Nº

QUAL ES



INDUSTRIA ARGENTINA

1

INDICE

SECRETO

SALIDAS DE COMBATE

APENDICE 1

MAT		PREVISTAS	CUMPLIDAS	AVS QUE LLEGAN OM	DERRIBOS	%
A-4B	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	149				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		133			89,2%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			85		57%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				10	14%
A-4C	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	106				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		86			81%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			41		39%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				9	8,5%
M-V SJU / GAL	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	67				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		64			95,5%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			36		54%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				6	9%
M-V GRA	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	78				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		69			88,5%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			45		58%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				5	6,4%
M-III	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	45				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		41			91%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			39		87%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				2	4%
MK-62	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	54				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		46			85%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			23		43%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				2	4%
IA-58 SCZ	TOTAL SALIDAS PREVISTAS	6				100%
	TOTAL SALIDAS CUMPLIDAS		6			100%
	TOTAL AVIONES QUE LLEGARON AL OM			3		50%
	TOTAL AVIONES DERRIBADOS				-	-
	TOTALES GENERALES	505	445 / 88%	272 / 54%	34 / 7%	

2

APENDICE 2

SALIDAS DE COMBATE POR DIA DE OPERACION POR SISTEMA DE ARMAS

MAT	DIA	MAYO 01	02	03	04	05	08	09	12	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	JUNIO 01	04	05	07	08	09	10	12	13
A-4B	SALIDAS PREVISTAS	12		8					8	20	4	16	6	10		12	6	2					3	7	14	3		8	8
	SALIDAS CUMPLIDAS	10	T	8		T			8	18	4	10	5	9		11	6	2					3	7	14	3		5	8
	AVS QUE LLEGARON OM	7	E	ORD CFS		E			8	18	2	8	5	6		4	-	2					3	3	9	3		3	7
	AVIONES DERRIBADOS	-	M	-		M			4	-	-	1		1	-	-							-	-	3	-		-	-
A-4C	SALIDAS PREVISTAS	16		8				10		14	6	12	6	4		6	6		4						4	4			
	SALIDAS CUMPLIDAS	10	R	7				9		9	5	6	6	4		6	6		4						4	4			
	AVS QUE LLEGARON AL OM	6	O			R		-		9	4	-	3	4		-	5		4						4	2			
	AVIONES DERRIBADOS	-	P	-		O		2		2	-	-	1	2		-	-		2						-	-			
M-V SJU/GAL	SALIDAS PREVISTAS	5				P	2	8		12		6	6		2			7				4	3		6				6
	SALIDAS CUMPLIDAS	5					2	8		12		3	6		2			7				4	3		6				5
	AVS QUE LLEGARON AL OM	5	O				2	-		11		3	-		2			-				4	3		6				-
	AVIONES DERRIBADOS	-	N			O	-	-		3		-	3		-			-				-	-		-				-
M-V GRA	SALIDAS PREVISTAS	7		4	4	N			6	11		12	4	7			4	2					2		6	3			6
	SALIDAS CUMPLIDAS	7		4	4				-	10		10	4	7			4	2					2		6	3			4
	AVS QUE LLEGARON AL OM	7		ORD CFAS	4				-	10		4	4	4			-	2					2		5	3			-
	AVIONES DERRIBADOS	1		-	-				-	2		1	-	-			-	1					-		-	-			-

SECRETO
Pág 1-2

SECRETO

SECRETO
Pág.2-2

		MAYO																			JUNIO								
MAT	DIA	01	02	03	04	05	08	09	12	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	01	04	05	07	08	09	10	12	13
	SALIDAS PREVISTAS	10	T			T		T		6	4			1	2	2				4				2	4		4		6
M-III	SALIDAS CUMPLIDAS	10	E			E		E		6	4			1	2	2				4				0	4		4		4
GAL	AVS QUE LLEGARON AL OM	10	M			M		M		6	4			1	2	2				2				ORD CFAS	4		4		4
	AVIONES DERRIBADOS	2								-	-			-	-	-				-				-	-		-		-
	SALIDAS PREVISTAS		R			R		R																					
M-III	SALIDAS CUMPLIDAS		O			O		O																					
CRV	AVS QUE LLEGARON AL OM		P			P		P																					
	AVIONES DERRIBADOS																												
	SALIDAS PREVISTAS	6	O	4		O		O							3	2		2		4	3	6	4		3		4	9	4
MK-62	SALIDAS CUMPLIDAS	6	N	2		N		N							3	2		2		4	3	5	4		3		2	8	2
	AVS QUE LLEGARON AL OM	-		2											-	2		2		3	2	5	-		3		-	2	2
	AVIONES DERRIBADOS	1		-											-	-		-		-	-	-	-		-		-	-	1
	SALIDAS PREVISTAS																3	3											
IA-58	SALIDAS CUMPLIDAS																3	3											
SCZ	AVS QUE LLEGARON AL OM																-	3											
	AVIONES DERRIBADOS																-	3											

SECRETO

2

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DE OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2500	BELL 212 H-81	SIERRA	PUERTO NAVA-Hell Ejército Argentino	Búsqueda	301232 ABRIL	301410 ABRIL	Se encontró Hell destruido sobre el agua al Sur de CALETA OLIVIA (Pto NAVA), trip y pax fallecidos.
2501	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	BAHIA NAZAREDO-Submarino enemigo	Búsqueda	011400 MAYO	011545 MAYO	Requerimiento de Icia: localización probable submarino enemigo. No se encontró nada.
2502	BELL 212 H-88	LIEBRE	47°38' S,64°46' N AVISO SOBRAL CRV-ADO-OM-ADO	Rescate	041220 MAYO	041550 MAYO	- 04 May se realizó búsqueda s/n. - 050955 May 82 se localizó al SOBRAL 30NM al sur de ADO - Rescató Dos heridos y trasladó otro cte; se lo acompañó a Puerto.
2503	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	AVISO SOBRAL 47° 38'S 64° 46'S	Traslado médico y 1ros Aux	041300 MAYO	041600 MAYO	Se realizó búsqueda durante 0300Hs s/n ARR en ADO.
2504	DHC-6 T-82	SIERRA	CRV-ADO-OM-ADO AVISO SOBRAL	Traslado combustib y BYS	041358 MAYO	141830 MAYO	Realizó búsqueda durante 0300Hs s/n
2505	F-27	SIERRA 1	CRV-OM-ADO-OM-ADO-CRV	Trasl Sanitario y BYS	041700 MAYO	042200 MAYO	Realizó búsqueda 0500 Hs s/n 051000 May 82. Guió a barcos de apoyo hacia el SOBRAL. 051600 May trasl 8 féretros ADO-EPO
2506	LV-ODZ MU-2B	SIERRA 2	CRV-OM-ADO-OM-ADO-CRV	Búsqueda en el mar	050800 MAYO	051000 MAYO	ARR en ADO posterior CRV Voló 0500 Hs en búsqueda
2507	Hel 2 S61N	LV-OCL LV-OMG	DRY - CRV - ADO	Traslado de material	061400 MAYO	062035 MAYO	Traslado material de Helicópteros para nuevo SCCBYS ADO
2508	MU-2B	LV-ODZ	CRV - ADO	Dispersión	072100 MAYO	072200 MAYO	Se cumplimentó s/n

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DE OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2509	MU-2B	LV-ODZ	ADO-SJU-GRA-GAL-ADO	Traslado Mat	080830 MAYO	091400 MAYO	Traer de GRA:Deflectores turbina Grasa y Omega para los S-61-N
2510	MU-2B	LV-OAN	ADO - CRV - ADO	Traslado Per y Mat	081500 MAYO	081900 MAYO	Traslado CP Curtade y elementos de supervivencia para el SCCBYS ADO.
2511	BELL 212	LQ-CHP	CRV - SJU	Traslado Mat	091411 MAYO	091639 MAYO	Queda en SJU hasta que lleguen lo S-58.
2512	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Mat	100937 MAYO	101445 MAYO	Traslado personal y material SCCBYS ADO.
2513	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	Adaptación	101130 MAYO	101130 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA
2514	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	Adaptación	101636 MAYO	101830 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA
2515	MU-2B	LV-ODZ	ADO - SJU - SCZ - ADO	Traslado Mat	111000 MAYO	111400 MAYO	Material de supervivencia para los SCCBYS SJU - SCZ .
2516	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramieto, agua y grua	111030 MAYO	111130 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA S Aux DE ZETA - Médico Enfermero.
2517	S 61N	LV-OCL	LOCAL - ADO	ADS NOC	111930 MAYO	112110 MAYO	1er Ten SANCHEZ - FIGUEROA
2518	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Pers	111430 MAYO	112100 MAYO	Implementación servicio contra incendio en ADO y Meteorología.
2519	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramiento agua y grua	121100 MAYO	121200 MAYO	Pilotos - Pararescate - Médico y enfermero.
2520	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramiento nocturno	121930 MAYO	122119 MAYO	s/n
2521	MU-2B	LV-ODZ	LOCAL - ADO	Adiestramiento búsqueda balsa simulada	130930 MAYO	131130 MAYO	Alf QUIROGA Alf MAYER

SECRETO

7

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2522	MU-2B	LV-ODN	Balsas a da deriva zona PUNTA NAVA MAZAREDO-P CASAMAYOR.	Búsqueda	131745 MAYO	131845 MAYO	Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas - Requerimiento Ejército.
2523	S 61N	LV-OCL	Idem	Búsqueda	131815 MAYO	131925 MAYO	Idem resultado anterior
2524	S 61N	LV-OCL SIERRA	Balsas a la deriva zona CABO BLANCO y MAZARREDO	Búsqueda en el mar	140830 MAYO	141030 MAYO	Se verificó que eran pesquero argentinos
2525	MU-2B	LV-ODZ	ADO - CRV - ADO	Traslado Mat	141045 MAYO	141610 MAYO	Traslado elementos 1°Auxilios a ADO
2526	MU-2B	LV-ODN	ADO - SCZ - OM - ADO	Guia Ella IA - 58	151139 MAYO	151430 MAYO	Alf QUIROGA Alf MAYER
2527	MU-2B	LV-ODZ	ADO - TRE - ADO	Traslado Personal y Mat	171127 MAYO	171939 MAYO	Traslado personal y mat para inspección Helicópteros.
2528	MU-2B	LV-ODN	ADO - MOR	Traslado Mat	190910 MAYO	191800 MAYO	Traslado equipo VLF OMEGA a MOR para reparación.
2529	MU-2B	LV-ODZ	ADO - CRV - MOR	Traslado Avión	180920 MAYO	181530 MAYO	Inspección 100 Hs en MOR
2530	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Pers	180940 MAYO	181400 MAYO	Tripulantes Hels: 1er Ten ARENAS - 1er Ten CASTELLI
2531	MU-2B	LV-MOP	ADO - GAL - ADO	Reconoc s/mar	201230 MAYO	201600 MAYO	s/n
2532	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE - ISLA BORBON - GRAN MLV	Rescate Trip M.5 y ARA	291405 MAYO	292040 MAYO	Se rescató My PUGA-Cap DIAZ-3 Ofic ARA- 1 Soldado ARA-urna restos Ten VOLPONI-Se opero desde ADO.

SECRETO

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2533	S 61N	LV-OCL LV-OMG	Evacuación desde Buque BAHIA PARAISO a SCZ	Evacuac Sanit	062209 JUN	070414 JUN	Se evacuaron 131 Pax: Ejército Marina FAA
2534	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE-ISLA BORBON- GRAN MLV	Rescate trip M5 y ARA	281339 MAYO	282149 MAYO	El T-82 estimó llegar al OM y no visualizó la pista. No hubo señales visibles de tierra ni contestaron en VHF Se regresó s/n.
2535	F-27 DHC-6 B-212	NEGRO ROMEO LIEBRE	CRV - CALETA OLIVIA - OM - CRV	Rescate Pil IA-58 Alf VALKO	24may82	24may82	Se lo recuperó fallecido 10Km al Sur de CALETA OLIVIA y 2Km mar adentro.
2536	S-61	LV-OCG	ADO - OM -ADO	Búsqueda y salvamento	24may82	24may82	Subten ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró. El 25 de mayo fue encontrado ahogado al sur de la ría.

3

DAÑOS PRODUCIDOS A LA FUERZA NAVAL DEL ENEMIGO

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
01 MAY 82	FRAGATA (No identificada)			1		M-V ELLA TORNO MISION 1105
04 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 SHEFFIELD	1				SUPER ETENDART ELLA LITORAL
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ARDEN	1				M-V ELLA LIBRA MISION 1194
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA LAUCHA MISION 1199?
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		A-4B ELLAS LEO Y ORION MISIONES 1196/9?
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA CUECA MISION 1193
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 GLASGOW			1		A-4B ELLA MULA MISION 1198
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA ZORRO MISION 1184
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA LEON? MISION 1183
21 MAY 82	DESTRUCTOR TIPO COUNTY - ANTRIM			1		M-V ELLA CUÑA MISION 1181
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER ARGONAUT			1		A-4Q
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER (No identificada)			1		M-V ELLA [illegible]RRO MISION 1182
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ANTELOPE	1				A-4B ELLA NENE MISION 1211
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)				1	A-4Q
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4B ELLA CHISPA Y NENE MISIONES 1223/24?
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4C ELLA JAGUAR MISION 1230
24 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (CAMBERRA)				1	M-V ELLA AZUL MISION 1225
25 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (No identificado)				1	M-V ELLA MARTE MISION 1232
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 COVENTRY	1				A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)			1		A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)				1	A-4B ELLA VULCANO MISION 1236

SECRETO

Anexo "ALFA"

Anexo "ALFA"
(Cont)

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
25 MAY 1982	FRAGATA (NO IDENTIFICADA)	-	-	-	1	A4-C ELLA TORO MISION 1235.-
25 MAY 1982	PORTA CONTENEDORES ATLANTIC CONVEYOR	1	-	-	-	SUPER ETENDART.-
30 MAY 1982	PORTAAVIONES (INVINCIBLE)	-	-	-	1	SUE/A-4C ELLA ZONDA MISION 1268.-
08 JUN 1982	FRAGATA PLYMOUNT	1	-	-	-	M-V ELLAS PERRO/GATO MISIONES 1291/1292.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR TRISTAN	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR GALAHAD	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
11 JUN 1982	DESTRUCTOR GLAMORGANG	-	-	1	-	MISIL SUP.-SUP.-
	Ton.	21920		32760		

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 FAS

SECRETO
2-2

SECRETO
1-2

FUERZA AEREA ENEMIGA

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPO DE MAQUINA Y CANTIDAD	DERRIBADOS COMPROBADOS	DERRIBADOS PROBABLES	AVERIADOS COMPROBADOS	AVERIADOS PROBABLES	ADJUDICADO POR
01 May 82 0830	Pto. Argentino	Sea Harrier	2		1		
		Helicóptero			1		
04 May 82 1230	Darwin	Sea Harrier	2				Artillería Antiaérea
19 May 82 0600	Punta Arenas (Chile)	Helo Sea King	1				Quemado Intencionalmente
21 May 82 0942	Pto. Howard	Sea Harrier	1				Blow Pipe - Piloto Prisionero
21 May 82 1456	Pto. Howard	Sea Harrier		1			N - V
		Sea Harrier		1			Blow Pipe
21 May 82 1350		Sea Harrier			1		A. Ae. Ejército Argentino
22 May 82 1430	Darwin	Sea Harrier		1			Artillería Antiaérea
22 May 82 1530	Darwin	Sea Harrier		1			Artillería Antiaérea
23 May 82 1300	Howard	Sea Harrier		1			Combate Aéreo
24 May 82		Sea Harrier		1			Error identificación por parte propia tropa
24 May 82 1417		Sea Harrier	2				Por Roland
25 May 82 1210	Pto.Argentino	Sea Harrier	2				Artillería Antiaérea
25 May 82 1710	Pto.Argentino	Sea Harrier	1				Artillería Antiaérea
27 May 82	Darwin	Sea Harrier	1				Artillería Antiaérea 20 mm.
28 May 82 0900	N.Goose Green	Helo Sea King	1		1		IA - 58
		Sea Harrier		2			

Anexo "BRAVO"

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPOS DE AVIONES Y CANTIDAD		DERRIBADOS		AVERIADOS		ADJUDICADO POR
				COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
31-MAY-82 1156	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	2	2	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA
01!JUN-82 1416	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	1	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.ROLAND
09-JUN-82 1110	PUERTO ARRENTINO	SEA HARRIER	1	-	1	-	0	ARTILLERIA ANTIAEREA.RIN 3

Anexo "BRAVO"
(Cont)

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2/FAS

SECRETO

SISTEMA DE ARMA : A-4B "SKYHAWK"

HOJA:1

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
12/05/82	1177.-	CUÑA.-	"AON".-	C-248.-	1er.Ten.BUSTOS.-	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S.	ART.ANT.NAVAL.-
				C-246.-	Ten.IBARLUCEA	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
				C-208.-	Ten.NIVOLI.-	FALLECIDO.- ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
12/05/82	1180.-	ORO.-	"AON".-	C-206.-	1er.Ten.GAVAZZI.	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	ART.ANT.PROPIA.
23/05/82	1211.-	NENE.-	"AON".-	C-242.-	1er.Ten.GUADAGNINI	DESAPAREC. ZONA:51°30'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
25/05/82	1232.-	MARTE.-	"AON".-	C-244.-	Cap.PALAVER.	DESAPARECIDO ZONA:51°25'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
27/05/82	1247.-	TRUCO.-	"AON".-	C-215.-	1er.Ten.VELAZCO.-	RECUPERADO.- ZONA:51°29'S 59°39'W	MISIL SUPERFICI AIRE.-
08/06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-226.-	1er.Ten.BOLZAN.-	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE
08/06/82	1297.-	MARTILLO.-	"AON".-	C-228.-	Alf.VAZQUEZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

SECRETO

1-10

A4-3 -

SISTEMA DE ARMA : A4-B "SKYHAWK" HOJA:2

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
08/06/82 10	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-204.-	Ten.ARRARAZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

SECRETO
2-10

A4-B.

Anexo "CHARLIE"
(Cont)

SISTEMA DE ARMA : A4-C

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
09/05/82	1174.-	TRUENO.-	"AON".-	C-303.- C-313.-	Ten.CASCO.- Ten.FARIAS.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:50°00'S 64°00'W/50° 30'S/64°00'W/ 51°00'S/58° 00'W/51°30'S 61°00'W.-	CAIDOS EN EL MAR CUANDO VOLABAN HACIA EL "AON".-
21/05/82	1188.-	PATO.-	"AON".-	C-309.- C-325.-	1er.Ten.MANZOTTI.- Ten.LOPEZ.-	DESAPARECIDO. DESAPARECIDO ZONA:51°00'S. 59°00'W.	ART.ANTIAEREA.- MISIL.-
24/05/82	1230.-	JAGUAR.-	"AON".-	C-305.-	Ten BONO.-	DESAPARECIDO. ZONA:51°57'S. 60°50'W.	ART.ANTIAEREA.-
25/05/82	1235.-	TORO.-	"AON".-	C-304.- C-319.-	Ten.LUCERO.- Cap.GARCIA.-	RECUPERADO.- DESAPARECIDO ZONA:CAMPO VERDE/RINCON DE PICASO.-	ART.ANTIAEREA.- ARTILLERIA ANTIAEREA NAVAL.-
30/05/82	1268.-	ZONDA.-	"AON".-	C-301.- C-310	1erTen.VAZQUEZ.- 1erTen.CASTILLO.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:RADIAL 90 PUERTO ARGENTINO,73NM	MISIL.- MISIL.-

8

SECRETO 3-10

A4-C.

(Cont)

SISTEMA DE ARMA : M-V "DAGGER" HOJA:1.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1113.-	RUBIO.-	"AOT".-	C-433.-	1erTen.ARDILES.-	DESAPARECIDO ZONA:SE PERDIO CONTACTO CON EL PILOTO ANTES DEL ACCIDENTE.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1181.-	ÑANDU.-	"AON".-	C-428.-	Ten.BEAN.-	DESAPARECIDO ZONA:SOBRE EL O.M. A 200 METROS DE UNA FF.AL N. DEL CANAL S. CARLOS,CERCA BAHIA HOSPITAL.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1194.-	LIBRA.-	"AON".-	C-409.-	1erTen.LUNA.-	RECUPERADO.- ZONA ACC.: 15NM NW DE HOWARD.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1198.-	RATON.-	"AON".-	C-403.- C-404.- C-407.-	May.PIUMA.- Cap.DONADILLE. 1erTen.SENN.-	RECUPERADO.- RECUPERADO.- RECUPERADO.- ZONA ACC.: 5NM.AL S.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-
23/05/82	1215.-	PUÑAL.-	"AON".-	C-437.-	Ten.VOLPONI.-	FALLECIDO.- ZONA:1KM.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-

SECRETO
4-10

M-V

(Cont)

SISTEMA DE ARMA : M-V "DAGGER"

HOJA:2.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
24/05/82	1228.-	ORO.-	"AON".-	C-410.- C-419.- C-430.-	May.PUGA.- Cap.DIAZ.- Ten.CASTILLO.	RECUPERADO.- RECUPERADO.- DESAPARECIDO ZONA:BAHIA ELEFANTE.-	MISIL SUPERFICIE AIRE.-
29/05/82	1266.-	ÑANDU.-	"AON".-	C-436.-	Ten.BERNHARDT	DESAPARECIDO ZONA:51°00'S. 59°00'W.	MISIL SUPERFICIE AIRE.-

11

SECRETO
5-10

M-V

Anexo "CHARLIE" (Cont)

E-III

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	CAU[illegible] [illegible]
01/05/82	1109.-	DARDO.-	"AOT".-	I-015	Cap. GARCIA 1er. Ten. PERONA.-	FALLECIDO.- ZONA: PTO. ARG. RECUPERADO.- ZONA: AL E. DE PUERTO ARGENTINO, SOBRE LA COSTA.-	ART. ANT. PROPIA. COLICION EN EL AIRE CON UN AVION SEA HARRIER.-

SECRETO

Anexo "CHARLIE" (Cont)

SISTEMA DE ARMA : IA-58 "PUCARA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	-	-	-	A-527.-	Ten.JUKIC.-	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	BOM.AEREO.-
15/05/82	-	-	-	A-502.- A-520.- A-552.- A-556.- A-529.-	- - - - -	- - - - -	TODOS DESTRUIDOS EN TIERRA POR COMANDOS BRITANICOS EN BASE ARA CALDERON.-
23/05/82	-	-	"AOT".-	A-531.-	May.TOMBA	RECUPERADO ZONA:HOWARD.	ART.ANTIAEREA.-
				A-511.-	Cap.BENITEZ	RECUPERADO.- ZONA:DARWIN.	MISIL.-
24/05/82	332.-	PACU 2.-	EXP.Y REC.	A-540.-	Alf.VALKO.-	FALLECIDO.- ZONA:25NM AL S.DE CALETA OLIVIA,2NM DENTRO EL MAR	ESTRELLADO EN EL MAR.-
24/05/82	-	-	-	A-509.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
26/05/82	-	-	-	A-516.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
26/05/82	1257.-	FIERRO.-	"AOT".-	A-537.- A-555.-	Ten.CRUZADO. Ten.GIMENEZ.	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:DARWIN.-	ART.ANTIAEREA.- ART.ANTIAEREA.- (28 May 82)
03/06/82	-	-	-	A-514.-	+	-	BOM.NAVAL.-
11/06/82	-	-	-	A- .-	-	-	DEST.EN TIERRA POR BOMB.AEREO EN PTO.ARG. IA58

Anexo "CHARLIE" (Cont)

SECRETO

21

SISTEMA DE ARMA : HERCULES C-130

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/06/82	2258.-	TIZA.-	EXP.Y REC.-	TC-63.-	Vcom.MEISNER.- Cap.MARTEL.- Cap.KRAUSE.- S.P.LASTRA.- S.A.ALBELOS.- C.P.CARDONE.- C.P.CANTESANO.-	DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. ZONA:50°28'S. 59°55'W.	PROBABLE MISIL AIRE-AIRE.-

SECRETO
78-10

C-130

(Cont)

SISTEMA DE ARMA : LEAR JET

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
07/06/82	2309.-	NARDO 1.-	DIVERSION.-	T-24.-	Vcom.DE LA COLINA My.FALCONIER.- Cap.LOTUFFO.- S.A.LUNA.- S.Aux.MARIZA.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:51°11'S 60°22'W	MISIL TIERRA-AIRE

SECRETO
9-10

(Cont)

Lear Jet

SISTEMA DE ARMA : MK-62 "CANBERRA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1117.-	RIFLE.-	"AGN".-	B-110.-	1erTen.GONZALEZ Ten.DE IBAÑEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA: 49°30'S 59°30'W	MISIL AIRE-AIRE
13/06/82	1326.-	BACO.-	"AOT".-	B-108.-	Cap.PASTRAN Cap.CASADO	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA: APROX. 51°40'S.- 58°10'W.-	ART.ANT.-MISIL SUP.-AIRE.-

SECRETO
10-10

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 FAS

Anexo "CHARLIE"
(Cont)

4

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

(Entre el 01-MAY y el 13-JUN-82)

VUELOS REAL. CON ARR.		31
VUELOS REAL. CON LANZ.		2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MLV SIN ARR		21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO		6
PAX TRASLADADOS		514
EVACUACION AEROMEDICA		264
	a) FAA	133.973 Kgs.
CARG.TRANSP.	b) EJE	267.423 Kgs.
	c) ARA	33.000 Kgs.
TOTAL		434.396 Kgs.
HORAS VOLADAS		427,25 Hs.
CARGA LANZADA		17.500 Kgs.

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV-MLV

(Período comprendido entre 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

MATERIAL ASIGNADO	VUELOS REALIZADOS	HORAS VOLADAS
2C-130	72	283
2FK-28	67	207

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	818	69.02%,
FUERZA AEREA	367	30,98%
TOTAL	1185	

PERSONAL TRASLADADOS En cumplimiento de requerimientos de:	RAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	1154	80.3%
FUERZA AEREA	283	19.7%
TOTAL	1437	

ANEXO BRAVO APENDICE 2

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE PUENTE AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL-EPO y GAL

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1027.1	75.4%
FUERZA AEREA	220	16.15%
FUERZA ARMADA	115.1	8.45%
TOTAL	1362.2	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	2052	77.46%
FUERZA AEREA	347	13.10%
FUERZA ARMADA	250	9.44%
TOTAL	2649	

ANEXO BRAVO APENDICE 3

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE - PUENTE AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL - EPO y GAL

(Período comprendido entre el 18-ABR-82 y el 29-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1820,7	73,11%
FUERZA AEREA	584,6	23,47%
FUERZA ARMADA	85	3,42%
TOTAL	2490,3	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	3506	89,82%
FUERZA AEREA	233	5,96%
FUERZA ARMADA	164	4,22%
TOTAL	3903	

420 ATERRIZAJES EN MALVINAS

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV - MLV

(Período comprendido entre el 01-MAY-82 y el 13-JUN-82)

ACTIVIDAD CUMPLIDA CON CERCO AEREO

VUELOS REALIZADOS CON ATERRIZAJE	31
VUELOS REALIZADOS CON LANZAMIENTO	2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MALVINAS SIN ATERRIZAJE	21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO	6
PASAJEROS TRASLADADOS	514
EVACUACION AEROMEDICA	264

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	268	61,60%
FUERZA AEREA	134	30,80%
FUERZA ARMADA	33	7,60%
TOTAL	435	

HORAS VOLADAS	427:25 Hs
CARGA LANZADA	17,5 Ton

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA EN EL PUENTE AEREO A MLV OPERANDO DESDE CRV - EPO - PAL - GAL y GRA

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 13-JUN-82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4047	74,36%
FUERZA AEREA	1179.4	21,67%
FUERZA ARMADA	215.6	3,96%
TOTALES	5442	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	8155	83,82%
FUERZA AEREA	1134	11,65%
FUERZA ARMADA	440	4,52%
TOTALES	9729	

HORAS VOLADAS AVIONES		
	FUERZA AEREA	2047 Hs
	AEROLINEAS ARG	293:25 Hs
	AUSTRAL	15:40 Hs

ANEXO CHARLIE
APENDICE 5

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA CON MOTIVO CONFLICTO ATLANTICO SUR

(Período comprendido entre el 02 ABR 82 hasta 28 JUN 82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4987.5	50,89%
FUERZA AEREA	4421.7	45,12%
FUERZA ARMADA	390.5	3,98%
TOTALES	9799.7	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	35.326	71,85%
FUERZA AEREA	10.546	21,45%
FUERZA ARMADA	3.293	6,69%
TOTALES	49.165	

HORAS VOLADAS AVIONES	FUERZA AEREA	6.638:40 Hs
	AEROLINEAS ARG	986:35 Hs
	AUSTRAL	93:35 Hs
TOTAL HORAS VOLADAS		7.718:50 Hs

N	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	2-5-82	Com. MARTINEZ VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SM(R) LINDER SAux FATTORE	TC-68				CR 127	PATO	NO SE CUMPLIO POR MET y TAC			
	3-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63		14.000	28	CR 130	TIGRE	NO SE CUMPLIO POR ORDEN FAS Hizo escala en GAL			
	4-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63				CR 132	TUERTO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
	4-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARNONI	TC-66				CR 133	TALCO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
	6-5-82	Com. MARTINEZ VCom VIANNA Cap VALLE Cap. CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARNONI	TC-65	06:00	14.000	23	CR 134	TIGRE	12:00	15:50	16:25	18:35

DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	6-5-82	VCom DEMARCO MY MACLAY VCom SPERANZA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68				CR-135	PATO	NO ATERRIZO EN MLV POR MET			
	7-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My VALDECANTOS SP(R) BILL SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-65	05:50	13.500	12 heridos	CR-136	TIGRE	10;40	13:55	14:10	16:45
	7-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY VCom SPERANZA Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68	05:10	14.700	12	CR-137	PATO	09:30	12:15	12:45	15:15
	8-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SP TULIAN SAux PUIG	TC-65	05:45	13.750	20	CR-139	LANA	18:30	-	- -	00:1[illegible]
	8-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:45	14.400	16	CR-138	PICO	1[illegible]:00	20:50	21:10	23:[illegible]

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	8-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-61	06:05			CR 139	TIGRE				
12	7-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	05:20	13.500	12						
13	7-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	06:00				LANA	NO ARR EN MLV POR SITUACION TACTICA.			
14	10-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	07:00	13.200	11	CR-148	LANA	OPERO DE SCZ A MLV			
15	10-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68	\			CR-147	PICO				

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
16	12-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68	04:35	15.000		CR-153	TIGRE	14:15	16:30	17:00	19:2(
17	3-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	04:15	15.000	19	CR-152		NO ARR EN MLV POR MET			
18	14-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:00	12.500	15	CR-155	TERO	NO ARR EN MLV POR MET			
19	15-5-82	My BRUNO VCom MORO My MALDONADO CP FIGUEROA CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-65	06:25	15.000	42	CR-156	ARIES	17:10	20:30	20;35	23:3
20	15-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	06:10	14.500	28	CR-157	LIBRA	20:05	23:15	23:30	02:3

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARI
									CRV	MLV	MLV	CRV
21	15-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-68	19:40	14.500	18	CR-155	TERO	18:20 GAL	22:00	22:20	ARR
22	16-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	02:05	–		CAT 158	PATO	NO ARR	POR TAC.		
23	17-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	06:10	14.500	11	CAT-159	PAMPA	12:45	16:00	16:20	19:
24	17-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-63	05:50	14.000	2	CAT 160	CAIMAN	14:30	17:45	18:00	20:
25	18-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-63	07:15			CAT 168	PACU	NO ARR	EN MLV	POR MET	

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	18-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-65	06:05	15.200	4	CAT 160	LIBRA	13:15	16:20	16:40	19:15
7	19-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEINSER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-66	06:35			CAT 167	ARIES	NO ARR EN MLV POR MET			
8	19-5-82	Com. MARTINEZ My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:20	8.000		CAT 163	TRONCO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN DARWIN			
	19-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC-63	05:40	14.200	8	CAT 169	PATO	13:15	16:10	16:20	18:50
	19-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-64	04:30	9.000	-	CAT 173	PATO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN BAHIA FOX			

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	19-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:30	18.000	8	CAT 172	GALLO	12:200	15:20	15:35	18:05
	20-5-82	MY PALAZZI VCOM SANCHOTENA VCOM TRISTANI SAUX ROMERO CP TORRES SP AREVLAO SP SANCHEZ	TC 66	05:25	15.000	1	CAT 171	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			
	20-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:00	66[illegible]							
	23-5-82	MY VELIZ CAP VILLEGAS MY VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TUBIAN SAUX PUIG	TC 66	06:15	15.000	40	CAT 175	MARTE	00:15	04:00	04:15 DEP DE MLV CON DESTINO GAL	06:30
5	23-5-82	MY DOMINGUEZ VCOM REGUEIRO MY BAGNASCO CP REYNOSO SAUX GODOY CP GARDENAL SAUX DE ROBLES	TC 66	08:05	15.000	3	CAT 179	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			

EN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	24-5-82	CAP BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64		14.000		CAT 181	TOCO				
	25-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64	05:10			CAT 181	TOCO				
	26-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO Com MELA CP REYNOSO SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-66	03:00	5500	58	CAT 186	ARIES	NO SE CUMPLIO POR TAC			
	26-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64				CAT 185	PATO	NO SE CUMPLIO POR TAC			
	27-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-64	08:20	12.000	10	CAT 186	GALLO	16:25	20:15	21:00	ARR GA[illegible] 23:1[illegible]

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	08-6-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	07:15			REV					
	09-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARIONI SP CARAVACA	TC-69	04:10			REV					
	09 al 13 JUN 82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	16:00			REV (4)					
	04 al 09 JUN 82	VCom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 69	10:50			REV (3)					
o	19 JUN 82	MY BOLZI Cap SAMPIETRO MY VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 69						TRASLADO DEL AVION A PAL			P.L 1500

66

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
31	20 al 23 JUN 82	VCom LITHENTA Cap DESTEFANIS MY MENSI CP TELLO CP PERON SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SAux LOMBINI (ECOO)	TC 70				REV		PAL TRASLADO DEL TC 70 A PAL	GAL	GAL	

SECRETO

DE EN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	27-5-82	VCom CANO 1Ten VACCARO VCom SERVATICO SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-65	06:00			VEA	LOCO				
	27-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-66	08:10	6.000	62 (7 heridos)	CAT 187	MARTE				
	28-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO ~~My~~ VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-63	07:35	13500	27	CAT 190	TRONCO	15:20	18:45	19:00	21:30
	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66	05:40	7.000	43	CAT 192	ACUARIO	NO ARR EN MLV POR TAC			
	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66				VEA CAT 189	LOCO				

DE EN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	28-5-82	My PALAZZI VC SANCHOTENA VC TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-61	06:40	13500	12	CAT 191	TOCO	17:53	21:20	21:40	00:25
	27-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-63	04:30			CAT 188	TIGRE	NO ARR MLV POR TAC			
	28-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	07:40			CAT 189 VEA	LOCO				
	29-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	05:00			CAT 192 VEA	LOCO				
	29-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:25	12.500	3	CAT 195	MARTE	NO ARR EN MLV POR TAC			

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
51	29-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC 66				CAT 193		NO ARR EN MLV POR TAC			
52	31-5-82	MY PALAZZI Vcom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 65						NO ARR EN MLV POR TAC			
53	31-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SAux LOZANO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC 63	06:10			VEA					
54	31-5-82	VCOM CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	05:50			PA	PATO	16:20	19:00	19:50	23:00
55	01-6-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE Vcom MEISNER CP CARDONE CP CANTEZANO SP LASTRA SA ALBELOS	TC 63				VEA	VEA	DESAPARECIDO A PARTIR DE LAS 10:40 Hs.			
56	03-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH [illegible]	TC 66	05:15					02:50	06:25	06:35	09:15

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
57	03-6-82	Vcom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	02:50				PATO	17:40 (NO ARR EN MALV POR TAC)			20:
58	05-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SA MARNONI	TC 66	06:50	3.000	30			14:20	18:20	18:40	21
59	05-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:40					NO ARR EN MLV POR TAC			
60	07-6-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My BAGNASCO CP REYNOSO SAux GODOY CP GARDENAL SAux DE ROBLES	TC 64	06:10					17:40 (NO ARR EN MLV POR TAC)			23:
61	07-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:00					(NO ARR EN MLV POR TAC)		GAL	GA
62	10-6-82	VCom DEMARCO MY MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RUTTI SA CASTILLO	TC 64	06:10					14:30 (NO ARR EN MLV POR TAC)			(G 20:

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
[illegible]	11-6-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 64	06:45					(GAL) 15:25 (NO ARR EN MALV POR TAC)			(CRV) 22:10
[illegible]	12-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RUDZIK SAux BRESSAN SA PAJON SP PLACENCIA	TC 66	05:00					(GAL) 16:30	19:10	19:50	(GAL) 22:10
[illegible]	12-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	03:50					NO ARR EN MLV POR TAC			
5	13-6-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 66	05:50					(GAL) 02:10	06:10	06:30	(GAL) 09:30
7	13-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	04:30	13.400	68			15:30	20:00	21:10	00:40

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA KC-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
1	01-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA SAux GUERRA	TC-70	03:45			REV					
2	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Cl1º BARRIONUEVO	TC-69	08:55			VEA					
3	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Cl1º BARRIONUEVO	TC-69	05:45			REV					
4	03-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA	TC-70	03:40			REV					
5	04-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ	TC-70	05:00			VEA					

FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
06 al 09 MAY 82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-70	15:50			REV (3)					
09-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-69	06:25			VEA					
11-5-82	Cap SENN My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SP LASTRA	TC-70	04:00			VEA					
12-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA SP CARAVACA	TC-70	05:55			REV					
12-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	04:00			REV					

SECRETO

DE EN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	15-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux RICCI	TC-70	02:40			VEA					
	21-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	06:10			REV					
	22-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	06:00			REV					
	22-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	04:00			REV					
	23-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	09:00			REV					

SECRETO

DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
	23-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
	24-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	05:20			REV					
	24-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:50			REV					
	25-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	08:40			REV					
	25 al 27 5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	22:25			REV (3)					

SECRETO

FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
								CRV	MLV	MLV	CRV
27-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SA HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
28-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI	TC-70	05:10			REV					
28 al 30 MAY. 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI Cp PERON CP TELLO SAux GONZALES SAux REYNOSO	TC-69	26:05			REV (3)					
30-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI SP CARAVACA	TC-70	05:50			REV					
31-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:15			REV					

Diario de Guerra

VELOZ

1

1) 18⁰⁰ – ciena Condor 2: va a 6104

2) 6AL 2 plot. mas (pidió)

3) MIII en Hotel con cañones y solo con 2 b. 500 / y 2 de 1000

radio

A-B-A.

5) MV en Jolf. radio

a) tempso con cañones

b) Safir con cañones

c) cuatro bombas 1000 libras

ABA

6) MIII con 2500 no puede operar 1.450 m.

–

– 3 condores no salir directo se hunden en el agua para no sobrevolar tierra MLV.

– Sin comunicaciones (ng falla comunicaciones) nuevo procedimiento – Sacar mje.

Va a mandar información de Inteligencia y requirió a T II un inteligente.

Cte My Pergolini — MLV.

5°

My COSTA.

COSAZ SUR

LV_ PER_ ARA_

F_28_

1530Z_

GRA_MLV

BOM 1810-1930

PER 1740-1840

Malvinas 6-ABR-82.

Sr My COSTA:

Recibí sus coordinaciones, están todas OK, pero encuentro algunas objeciones que deseo exponerle:

1.) En las Frec de VHF, la que corresponde al N°3 en lo que hace a Radar.- (dice PPAL 130.3 y debe ser [illegible] 150.3) como Ud verá 130.3 es la misma que la de TWR para ese día.-

2.) Códigos IFF:

a) El N°1 abarca solamente hasta las 21:00 hs.-

b) Hay varios códigos que tienen dígitos con 8 y 9 que no pueden colocarse.-

3.) Yo sugiero que CADA VUELO tenga su código de IFF; porque la filosofía de empleo de ese sistema es individualizar cada vuelo y no generalizar. Como está ahora previsto un Inglés que observe 3 vuelos en una misma frecuencia ya sabe qué colocar: "la misma".-

Saludos señor y hasta pronto.-

[signature]

My Pergolini

Diario de guerra

FAS Finanzas

Dia

3 ABR - Se solicitaron a Jefatura IV los creditos para el despliegue de las unidades

7 ABR - Se asignaron a las unidades los creditos para despliegue

8 ABR - Se solicitaron a Jefatura IV los creditos para continuar las operaciones hasta el dia 30 ABR.

14 ABR - Se asignaron a las unidades los creditos para continuar las operaciones hasta el dia 15 ABR.

15 ABR - Se coordinó con el Cdo de Operaciones aérea para que la totalidad de los gastos de los efectivos y materiales desplegados en unidades dependientes de ese Cdo Aé sean atendidos por el mismo a efectos de facilitar el proceso administrativo. Queda bajo jurisdicción de este Cdo Aé de Def la BAM Grande, Roa Pavres y Cdoaz tavres.- como así también las unidades en sus asientos normales.-

16 ABR. Se presenta al Dto Finanzas el auxiliar designado VCom. Sicca



DIARIO DE GUERRA

LUGAR: Merlo ~~C.I.C.~~ CODAZBAIRES

D	M	A	ACONTECIMIENTO
13	ABR	82	09:30hs. a disposición del CODAZBAIRES, basado en ENO, Leart. Jet. LV-OAS, para apoyo logístico unidades desplegadas del Cdo de Defensa.
			14:30hs. LV-OAS. permanece en AER. hasta firma decreto convocatoria y requisición.
			10:00 Hs Efectuaron presentación en CODAZBAIRES coordinadores de ARMADA. Capitán de Navío EDUARDO C. BROQUEN. Capitán de Corbeta. ALCIDES A. ANTONINI
14	Ab	82	1045. JEFE com estableció enlace telefónico con Ing Schultzer de Radio Rivadavia efectos organizar sistema de emisoras de radio (broadcasting). Día 15 se efectuará reunión personal
			11:00 DOS IA-58, aterrizados en PTA bajo control operacional de CODAZBAIRES.
			16:00 hs. Radares de MDP (Ejército) en Servicio. Uno de ellos instalado y operado por personal de Fuerza Aérea.
17	ABR	82	09:00 hs. Se ordena traslado a VIE personal en T-120 a partir 14:00 hs. desde PAL - para operación del RADAR -.

3





DIARIO DE GUERRA

LUGAR: C.I.C:

D	M	A	ACONTECIMIENTO
18	ABR	82.	06:00Hs. arriba a VIEDMA, radar de Ejército, operado por personal de Fuerza Aérea.
19	ABR	82.	18:00Hs. arriba a VIEDMA. radar y personal perteneciente Fábrica Militar Aviones.
19	ABR	82	12:00Hs LV0AS. (Learjet.) efectua traslado de material y personal ENO-DIL-VIE.-DIL-ENO.
			19:00Hs. Por orden del Sr. Cte. de Defensa. pasa el sistema del CODA2BAIRES a "ALARMA AMARILLA"
			Se ordena al CIC BAIRES rol de combate. (operativo a las 19:20.
			A ENO: 1 secc. de M III a 3 minutos. (MATRA y CAÑONES) DAe.: horas nocturnas a 15 minutos y en horas diurnas en su puesto. (M III listos a las 22:00hs)
			A DIL: 1 secc. M V a 3 minutos unicamente horas diurnas (Shafrir y cañones) DAe. horas diurna en sus puestos.
			A PTA secc. IA58 a 3 minutos horas diurnas.
			No se pudo efectuar contacto con MDP para ordinar alarma a 3 minutos a sección de MS760. (Linea F/S)
			No se pudo efectuar contacto con PDJ y EPO para coordinar alerta de CJ y disponibilidad de la misma.



DIARIO DE GUERRA

LUGAR: C.I.C:

D	M	A	ACONTECIMIENTO
			22:30 hs. Radar MDP en servicio y en contacto con CIC BAIRES.
			Se requirió a la EJ MDP se alerte a las tripulaciones de MS-760. (08:15 no se encuentran las MS-760 en MDP)
20	ABR	82	06:50 Secc de M V en TANDIL en alerta a 3 minutos.
			07:00 Secc SA-58 en la PLATA en alerta a 3 minutos.
22	ABR	82.	15:00 hs. Se efectuá comprobación del sistema de defensa CODAZBAIRES.
			22:50 hs. Secc. MS-760 aterrizada en MDP.
23	ABR	82	A requerimiento del CAE, se ordena redespliegue de Batería TCM de END a SCZ.
24	ABR	82	10:30 hs. LV. OAS (Learjet a disposición Codo Defensa) efectúa traslado personal y material END-DIL-CRV-GDE-CRV-DIL-END.
26	ABR	82	Se efectúa comprobación del sistema de defensa CODAZBAIRES. S/N.
29	ABR	82.	18:30 hs. Se ordena máxima alarma del sistema 2 M III a 3 minutos en END 2 M V a 3 minutos en DIL

5



DIARIO DE GUERRA

LUGAR: Merlo **C.I.C:** CODAZ BAIRES

D	M	A	ACONTECIMIENTO
			19:00Hs. Se ordena oscurecimiento de ENO, DIL y 6IVAe.
			22:00Hs. Se ordena levantar el oscurecimiento.
			24:00Hs. Por orden del Sr. Cte. de Defensa se suspende alarma.
1	MAY	82.	17:14Hs. Se ordena a DC. oscurecimiento de MDP de 19:00 a 20:00Hs, de BCA y VIE de 20:00 a 21:00 y alerta en ZONA BAIRES, CAPITAL FEDERAL, LA PLATA y zona Costera.
			20:14: Se ordena despegue Alerta en DIL.
4	May	82	18:52 Se ordenó despegue 2 MV
			1853 Se alertó Defensa Civil en MDP. y DC. II –
			1900 – MV en pantalla MDP –
			1903 – Se alertó DC – zonal BAIRES –
			2003 – Se mantiene alerta 3' – ENO –
			Se ordenó a DIL efectuar sombrilla aérea a Nivel 300, previendo posible INCURSOR procedente del Sector Este –
			23:00 hs Queda sin efecto SOMBRILLA AEREA y alerta pasa a 15'. –
12	May	82	0800 Se mantiene alarma a 15' –
1		82	20:30hs. LV-JLZ pernocta en EPO por Met.
12	May	82	22:45hs – ARR 2 BANDEIRANTES en PDI –
13	May	82	01:47hs – Se produce corte de energía eléctrica –
			01:52 – Se conecta equipo auxiliar

6





DIARIO DE GUERRA

LUGAR: Merlo **C.I.C:** CODAZBAIRES

D	M	A	ACONTECIMIENTO
13	May	82	01:30 – Recibo siguiente novedad por teléfono: El Tte SANTA CRUZ, Of. Turno de la RACE interceptó el siguiente MJE: de BOLIVIA vía LIMA, destino final LONDRES EWC-145-123314 – FROM: SLLPYA – (Bolivia) TO: EGKRBROD (Base Mil. de Gr. Bretaña) + TXT "Referente YT 120805 AUTORIZADO SOBREVUELO AERONAVE DC-10 MAT. G-BGFI ACUERDO SOLICITUD. FIN.
			02:04 – Vuelve la luz –
			02:20 – Informo dicha novedad al JEM. –
16	May	82	1745 hs. – El Jefe Control Operativo informa el ingreso de un eco NO IDENTIFICADO por este Control ni por EZE – R° 070 – Vel. 180 NS. – FL310 Desaparecen 18:00 hs en PDI. – Se verifica el ARR de 2 MACHI-326 en esta BASE. –

ORDEN

19:00 Hs. orden Cte Defensa apreslar medios ← CIC BAIRES / CJ ENO / CJ. DIL.

19:15 Hs. VCom ROMAN:

|Ordena Alarma Amarilla|

GIVA: rol de combate (listo 19:30 hs).

ENO: 1 secc. M III a 3 minutos. — 1er Ten Sellés: 19:20 hs
- 1 Matra — Brig. Giosa: 19:30 hs.
- Cañones.

Artillería antiaérea: horas nocturnas a 15 minutos.
horas diurnas: en sus puestos.

DIL. 1 secc. M V a 3' minutos (horas diurna)
Shaffrir — 1er Ten RATTI: 19:40 hs.
Cañones.

Artillería Antiaérea: horas diurnas en sus puestos.

La Plata: 1 secc. Pucará horas diurnas a 3 minutos.
Ten MONTOYA. 20:00 Hs.

Mar del Plata: 1 secc MS 760 a 3 minutos (horas diurnas)
No se pudo ubicar personal F.A.

??? PDI y EPO: solicitar medios para defensa a 3 minutos

CRITERIOS: No disparar armas hasta que el incursor esté debidamente identificado y declarado hostil.
Identificarlo visualmente. Primero intimarlo a aterrizar, sino obedece disparar.

SECRETO

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

10/4C1

MEMORANDUM

PRODUCIDO POR:

Para información de:

Sr. Comandante de Operaciones Aéreas y Sr. Jefe de Estado Mayor C.O.A.

Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de Nuestras Islas Malvinas.

BUENOS AIRES, 12 de abril de 1988.

Asunto: LAS LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO MALVINAS

Antecedentes

1. La Directiva...........del COA dice: "Apenas finalizado el Conflicto en el Atlántico Sur, de abril/junio 1982, constituyó un objetivo primario para la FAA: Efectuar un pormenorizado análisis de las operacio militares desarrolladas por la FAA a fin de recopilar toda la documentación producida, efectuar un informe completo y veraz relatando todas las operaciones (aéreas y logísticas) y de su análisis y evaluación, obtener las lecciones de todo tipo que interesen al desarrollo técnico profesional de la Institución.
Con tal motivo el EMGFAA creó (Directiva 308/83 del 25-set-83) la "Comisión Redactora de la Historia de la Batalla aérea de las Islas Malvinas Argentinas". Posteriormente (22-may-86) el EMGFAA emitió una nueva Resolución (N°360) reasignando dicha tarea al Comando de Operaciones Aéreas; se constituyó así la actual "Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas (BANIM), dependiente directamente del Comandante de Operaciones Aéreas".

2. A esta altura del tiempo transcurrido, esta Comisión ha finalizado el borrador de las operaciones militares que desarrolló la FAA en la BANIM entre el 1°may-82 y el 14-jun-82 y que denomina RELATO BASE PROVISORIO (I). Este trabajo será analizado y enjuiciado, en las unidades dependientes, por la mayor cantidad del personal protagonista o testigo de dichas operaciones, a fin de obtener, con las ratificaciones y/o rectificaciones que se produzcan el RELATO BASE PRIMARIO (II) el cual será entonces, el documento histórico oficial de la FAA referido a su participación en el citado conflicto bélico.

Detección de las Lecciones Primarias

3. La Comisión de Evaluación y Análisis de la BANIM, al ir confeccionando el Relato Base Provisorio (I) detectó, a prima facie, una serie de atisbos de lecciones que surgen del primer y grueso análisis del mismo.

4. Por otra parte, al obtenerse el Relato Base Primario (II) seguramente aparecerán nuevos indicios que aumentarán el número de los ya detectados (en I).

///

5. A estos atisbos (indicios) de lecciones, de uno y de otro caso (Par 3 y 4) denominamos LAS LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO BANIM. Pero las mismas no pueden considerarse Lecciones propiamente dichas si no sufren un estudio profundo por grupos especializados en cada tema, con las proposiciones correspondientes para ser asimiladas al desarrollo técnico profesional de la Institución.

Presentación de las Lecciones Primarias (I)

6. Se ha considerado conveniente presentar estos indicios en dos formas de enunciación:

1°) Los titulados LECCIONES PRIMARIAS I-A incluyen temas que a nuestro juicio, constituyen los de mayor y funcamental importancia. Por ello se los presenta como una "situación" sintética (afirmación) tendiente a facilitar la comprensión del estudio que debiera realizarse.
Se destaca que esta Comisión está en condiciones de ampliar y certificar dichas aseveraciones a los equipos que deban realizar cada estudio.

2°) Los titulados LECCIONES PRIMARIAS I-B incluyen el resto de los temas detectados y que parecieran de carácter (o prioridad) secundaria o de menor nivel de estudio. De cualquier manera constituyen una guía de selección de estudios a realizar.

Proposición para la asignación de los estudios

7. Se aprecia que el ámbito para la realización de los estudios emergentes puede estar ubicado dentro de tres sectores institucionales:

1°) Ambito COA.

2°) Ambito Comando de Instrucción (especialmente ESGA).

3°) Otros ámbitos.

8. Por lo tanto se sugiere al señor Comandante que este COA seleccione de la lista presentada, los temas que pudieran realizarse en su Estado Mayor y los que pudieran ser asignados a equipos formados por personal de sus Unidades dependientes, dadas su especialidad, calidad de su dotación, etc.

9. Los temas remanentes debieran ser elevados al EMG (J 3) a fin de que sean ordenados al Comando de Instrucción y otros ámbitos.

10. Finalmente, una vez realizados los estudios, en los tres ámbitos, se estima que -sus Conclusiones- debieran centralizarse para su evaluación y puesta en ejecución, en la J3 del EMGFAA, con copias a esta Comisión para complementar el trabajo objeto de su existencia.

Enunciación de las LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO BANIM (emergentes del Relato Base Provisorio (I)

A - LECCIONES PRIMARIAS I - A

1°) EL COMBATE AIRE/AIRE

a) Situación. Las primeras reacciones de la FAS, el 1°may-82, ante el ataque aéreo y naval enemigo, fue interceptar a las PAC

británicas y/o atraerlas (Cobertura y Diversión); fue así que lanzó 24 salidas de interceptores (M III, M 5, y A4C) entre las 06:40 (GAL) y 15:54 (GRA). En ninguna -pese a avistarse en varias- se logró un derribo enemigo, sufriéndose en cambio dos derribos de nuestros interceptores. (1er.Ten. PERONA; 1er.Ten. ARDILES).
Por otro lado, en toda la batalla aérea de nuestras Islas Malvinas, nuestros CCBB (no se incluye Pucará) no lograron derribar helicóptero enemigo alguno y se encontraron en varias ocasiones ante esa posibilidad.

b) Tarea. Análisis del combate aire-aire (contra aviones y contra helicópteros) en la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas. Detección de las causas de nuestra deficiencia al respecto. Comprobación de los Sistemas de Armas en oposición. Estudio de nuestras tácticas y la instrucción de las mismas.
Proposición de armamentos y sistemas de instrucción posibles.

2°) INFORMACION DEL BLANCO (Target Information)

a) Situación. Nuestra Fuerza Aérea sufrió la gran deficiencia respecto a ubicar y seguir los blancos navales que necesitaba, en oportunidad y precisión, para cumplir los propósitos asumidos, en cada fase de la BANIM. Actuaba en un TO marítimo muy dilatado y los objetivos materiales, de gran movilidad y autonomía, eran difíciles de detectar y cuando logrado ello, su seguimiento geográfico hasta materializar nuestro ataque aéreo, normalmente era estimado.

b) Tarea. Estudio de la obtención de la información del blanco en las operaciones aeroespaciales marítimas (ataque a objetivos navales - AON). Análisis de nuestra experiencia en el TOAS. Comparación de doctrinas (americanas, auropeas e israelíes). El equipamiento necesario. Su adaptación a nuestro caso. Las operaciones aéreas de E y R, la información satelitaria y electrónica. Proposiciones.

Nota: Este estudio deberá circunscribirse al caso exclusivo de AON en las operaciones aeroespaciales marítimas.

3°) INFORMACION METEOROLOGICA OPERATIVA

a) Situación. En muchas ocasiones en que se realizaron operaciones de combate en el TOAS, las previsiones meteorológicas no coincidieron con la realidad, causando en algunos casos serios problemas en las tripulaciones y su efectividad (caso 09-may Ella TRUENO OF 1174 - Ten. CASCO/Ten. FARIAS). Aparte de detectarse problemas para la obtención de datos necesarios al pronóstico, la difusión de la información a las Unidades desplegadas fue defectuosa.

b) Tarea. La información meteológica en un TO. Los medios y la organización necesarios para obtener un pronóstico realista y actualizado. Funcionamiento desde la paz.

4°) DEFENSA PASIVA ANTE ATAQUE AEREO O SIMILAR

a) Situación. Las unidades de la FAA desplegadas en nuestras Islas

3

Malvinas, en especial las instaladas en la BAM Malvinas y BAM Cóndor, poseen una envidiable experiencia vivida durante 45 días, respecto a la defensa pasiva ante ataques aéreos y/o bombardeos navales y terrestres. Esta experiencia se integra con aciertos (producto principalmente de la imaginación y espíritu de improvisación) y arrores que fueron pagados con sangre (caso BAM Cóndor, primer ataque del 1°may).

b) Tarea. Confeccionar un Manual para la defensa aérea pasiva de una BAM o AD en un TO. Procedimientos, refugios, medidas de seguridad, señales, etc. Tipos de ataques posibles de soportar y medidas defensivas para atenuar sus efectos.
Infraestructura o material necesario. Programa de instrucción para el personal.

5°) EL SISTEMA DE CONTROL AEROTACTICO

a) Situación. Si bien en la BANIM podemos afirmar que falló todo el sistema de Comando y Control (C4I2) en el nivel conjunto e inclu so en el institucional, sin dudas el que sintieron más agudamente las unidades de la FAS fue la confusión respecto a los órganos de comando, control, comunicación, información e inteligencia que debían intervenir en cada tipo de operaciones (Transporte aéreo, Interdicción, Superioridad aérea, Exploración y Reconocimiento, apoyo aéreo Directo, SAR, etc.). Lo que sucedió, creemos, es que la FAA instaló el Sistema VYCA en Malvinas (y en el Continente en menos grado) y no continuó con el Sistema de Control Aerotáctico. Entendemos que el Sistema VYCA es usado para las operaciones de DEFENSA AEREA y si bien puede ser usado -como se hizo- para controlar operaciones aerotácticas o aeromarítimas, ello debe ser excepcional y rápidamente subsanado. Pero al continuarse operando con el Sistema VYCA con las funciones del Sistema CAT durante todo el conflicto, aparecieron sus falencias, no sólo de equipamiento y organización sino también de instrucción.

b) Tarea. Revisión del Sistema de Comando y Control (C3I) para un TO marítimo y terrestre. Posibilidad de un sistema único, tecnológicamente moderno, facilmente adaptable a las circunstancias posibles para nuestras Hipótesis de Conflicto.
Proposición de su:
Organización, equipamiento, funcionamiento e Instrucción.

6°) LA INTERDICCION ESTRATEGICA SOBRE EL MAR

a) Situación. Durante la BANIM la FAA efectuó exploración y reconocimiento lejano, sobre el Atlantico Central y Sur con modestos resultados debidos al equipamiento, del material aéreo, instrucción en la especialidad y no mantenimiento del objetivo por parte del comando..
Entre la experiencia obtenida y observando el comportamiento enemigo en tareas similares (Aviones Nimrod) que, aparte de su buen equipamiento electrónico fueron reequipados con misiles A-A AIM9L (Sidewinder) podríamos lograr en nuestra FAA un mejoramiento (equipamiento, misión e instrucción) en la Unidad aérea Boeing 707 (o similar) para comtemplar la posibilidad, con respecto a sus aviones, de:

1°) Mejorar sus capacidades de detección electrónicas y otros equipos referidos a la E y R lejana.

2°) Adosarle un sistema de armas tipo EXOCET AM39 o similar que pudiera permitirle atacar, en alta mar, con seguridad y sorpresa, a un objetivo naval enemigo, (Incluir información al respecto y actualizada de los armamentos lanzados ultimamente en el Golfo Pérsico).

b) Tarea. Las Operaciones Aeroespaciales de E y R estratégico. Su organización, equipamiento e instrucción de acuerdo a nuestros medios posibles y a nuestra experiencia de guerra.
Posibilidad de adosar a los aviones seleccionados, el equipamiento electrónico mínimo y el sistema ofensivo aire-mar de emergencia

7°) LA APRECIACION Y EMISION DE ORDENES OPERATIVAS EN EL MARCO DE UN TO.

a) Situación. Nuestras viejas Ordenes Fragmentarias, vigentes en nuestra FAA desde la década del 60, cumplieron su propósito durante el conflicto (BANIM) en un empleo intensivo y ante un despliegue geográficamente dilatado.
Sin embargo, se registraron errores de interpretación en algunos casos y otros que debieran analizarse. asimismo, respecto a la apreciación,resolución y emisión de estas ordenes no existió -ni existe hoy- un método de E.M. que sirva las actividades de una F.A. Táctica, (no Estratégica) o similar que guie el funcionamiento de un EM. (tipo Comando FAS) ante la necesidad de Planificar, ejecutar y controlar, operaciones Aéreas Tácticas en un TO marítimo o terrestre. Así como poseemos formularios guía para emisión de una OF, deberíamos poseer formularios que guíen y registren la apreciación de la situación y la resolución del Comandante.

b) Tarea. En base a la experiencia del EM del Comando de la FAS (BANIM), estudiar un método de funcionamiento de un EM en operaciones aéreas tácticas y un sistema de elaboración de órdenes (tipo fragmentarias) que, partiendo de una rápida -pero efectiva- apreciación de la situación produzca una resolución más AFA y permita su transmisión a las unidades desplegadas o en vuelo en forma concreta, concisa, segura y flexible (posibilidad de ser modificada o complementada hasta el momento del ataque). Formularios a usar y por quien. Procedimientos. Criterios. Funcionamiento. Proposiciones.

8°) EQUIPAMIENTO DEL LR 35 (LEAR JET) DEL GRUPO AEROFOTOGRAFICO.

a) Situación. En la BANIM, el Escuadrón Fénix consagró la capacidad imginativa, profesional y la valentía del personal superior y subaterno de la FAA. Fue sin dudas el arma sorpresa, que logró alcanzar sus fines y asombrar al enemigo y a cuanto profesional que desde entonces estudies este conflicto. Pero también pareciera una constante en nuestra manera de ser, no analizar y desarrollar, en época de paz, nuestros logros y éxitos de guerra.
Si observamos el desempeño del Escuadrón Fénix (su constitución y funcionamiento en BANIM) se nos pueden ocurrir inquietudes.

b) Tarea. Efectuar un Estudio sobre Equipamiento del Lear Jet (o similar) con la tecnología necesaria para la búsqueda e información electrónica. Tal vez subsidiaria de la del Boing 707 e imaginada para actuar aisladamente o en conjunto con este avión madre en la E y R (Táctica y estratégica). Posibilidad de dotarlo

5

con asiento eyectables.

- Equipar al mismo avión para la versión de ataque con un sistema de misil A/S similar al Exocet o de mayor alcance.

- Constituir un Grupo Aéreo, con este Sistema Organizado, equipado e instruídos para que cumpla dos roles fundamentales:

  . En la paz: como grupo aerofotográfico y C21 (Control/Comunicaciones/Inteligencia).

  . En la guerra: como sistema de armas (de alta tecnología y alcance) para la Ey R electrónicos y el Ataque A/S a distancia.

9°) LA SEGURIDAD Y DEFENSA TERRESTRE DE UN AERODROMO EN CAMPAÑA.

a) Situación. Poseemos en la FAA, tres ricas experiencias respecto a la seguridad y defensa de aerodromos de campaña, en la BANIM, que son:

- La BAM MLV y Cóndor, dependientes de la FAA.

- La BAM calderón, dependiente de ARA que fue vulnerada por un ataque terrestre que-a nuestro dispositivo- le produjo la pérdida de cinco aviones IA-58 (destruídos en tierra).

b) Tarea. Efectuar un estudio comparativo de la constitución y funcionamiento de los tres aerodromos de campaña (o Bases Aéreas) que operaron aspectos de Comando, servicios y seguridad y defensa.
Confeccionar y proponer un MANUALde BAM de CAMPAÑA que abarque todos los aspectos que van desde la selección del área hasta su organización y funcionamiento.
Normas y procedimientos para el proceder de las Jefaturas (BAM) en un TO en caso de capitulación en el área. Aspectos legales y morales.

10°) LA EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO AEROMATIMA.

a) Situación. Durante el BANIM, tanto la FAA, como ARA efectuaron este tipo de E y R por su cuenta y se notó una tremenda dificiencia en su accionar conjunto. Si bien puede aceptarse que esta conjunción operativa está subordinada a un esquema conjunto del más alto nivel de las Fuerzas, es posible, mientras se logran estos acuerdos, intentar coordinaciones prácticas al nivel operacional y es previsible que, ante un nuevo conflicto (o pre conflicto) tendrá prioridad la Fuerza que haya logrado mejor equipamiento, organización e instrucción durante la paz.
Si la FAA desarrolla la capacidad para la E y R aeromarítimo (e incluso operaciones de ataque a ON) puede tomar la iniciativa en la creación de un centro que recepcione, visualice y difunda, toda la información que, desde el aire, se produzca en un TO marítimo.

b) Tarea. Estudiar la creación y materialización, en alguna Unidad de la FAA (CRV-GAL) de un Centro de Información para las Operaciones Aeroespaciales Marítimas.
Este Centro debiera integrarse al Sistema C4I2 que la FAA estudia. Inserción de la experiencia COE (Entro de Operaciones Electrónicas) y su información satelitaria y guerra electrónica en la BANIM.

11°) LA SEÑALIZACION DE LOS BLANCOS, EN EL ATAQUE A OBJETIVOS TERRESTRES.

a) Situación. En la BANIM, los AOT, de nuestros Caza Bombarderos, Bombarderos livianos y Aviones de Ataque, no tuvieron precisión ni altos porcentajes de daños por varios factores, de los cuales el de fundamental importancia fue "la ausencia y/o ineficiencia del OCAA" y su equipo ECA.
Ante la experiencia obtenida es posible imaginar un nuevo y actualizado órgano que marque el blanco (con medios tecnológicos modernos hoy a nuestro alcance) logre dirigir el tiro (o lanzamiento) aéreo para obtener la mayor precisión y contundencia en el ataque (tanto diurno como nocturno).
Debiera analizarse si las actividades de nuestro GOE (Grupo de Operaciones Especiales) en el archipiélago -muchas de las cuales fueron ejecutadas en combinación y/o subordinación a las tropas Comandos de nuestro E/A e IM, en objetivos y operaciones de las Fuerzas terrestres- pudieran ser dirigidas, con la organización, equipamiento e instrucción correspondiente a tareas de infiltración, en un TO, prioritarias de información, marcación y dirección del tiro respecto al ataque aéreo a un objetivo terrestre en cualquier ubicación dentro del TO. El enemigo aeronaval utilizó -principalmente desde helicópteros- estos órganos, para dirigir no solo el bombardeo naval sino tambien el aéreo (y al final utilizó el sistema laser/paveway).

b) Tarea. Analizar las actividades de los distintos órganos de información y control que actuaron en el TOM tales como ECA. - ROA - ECCO y evaluar sus bondades y deficiencias. Estudiar las posibilidades de la unificación de sus funciones en un solo órgano dependiente de un Sistema C4I2 en estudio. Su equipamiento y dotación e instrucción. Posibilidad de la reestructuración del GOE para que provea estas funciones en las operaciones aéreas de responsabilidad de la FAA. Uso del helicóptero en funciones de ECA.

12°) LA MORAL DE LAS TRIPULACIONES Y DEMAS INTEGRANTES DE UN DISPOSITIVO, DURANTE UNA GUERRA, EN UN TO.

a) Situación. Los dos dispositivos fundamentales que desplegó la FAA en los TTOO concebidos por nuestro país para el conflicto del Atlántico Sur (la FAS y el componente aéreo del TOM) registraron, respecto a la moral del personal integrante, variaciones nítidas que abarcaron todo el espectro conocido. Esta experiencia debiera ser registrada particularmente en cada dispositivo y extraer de allí las causas que elevan o disminuyen el estado moral de las dotaciones en las distintas fases de un conflicto como así también concebir las medidas más apropiadas, en cada caso, para mantenerla elevada.

b) Tarea. Estudiar separadamente (para el caso CATOM y FAS):

- Las variaciones registradas en el estado anímico (moral) del personal durante las operaciones militares desarrolladas en la BANIM.

- Detectar las causas en cada caso.

- Proponer medidas y/o acciones (ingeniosas y adecuadas a nuestra idiosincracia) para mantener elevada la moral en las distintas circunstancias de un conflicto bélico. Confección de un manual o folleto explicativo práctico.

7

13°) LAS OPERACIONES AEROESPACIALES DE TRANSPORTE

a) Situación. Nuestro G1T, ejecutó en el TOAS, operaciones aeroespaciales de transporte en diferentes modalidades y circunstancias operativas que han logrado admiración institucional y nacional y exteriormente en los círculos profecionales de todo el mundo.
No solo se destacó en la capacidad y valentía de las tripulaciones que ejecutaron cada operación sino que demostró gran idoneidad en la planificación y control de las mismas.

Es muy importante registrar, entonces, la experiencia obtenida y perfeccionar en base a ellas nuestras unidades organizadas de transporte aéreo.

b) Tarea. Confeccionar un Manual de Organización y Funcionamiento para las unidades de transporte aéreo en un TO.

B-LECCIONES PRIMARIAS I - B

1°) Análisis de la salida del Ten.ARDILES (01-MAY-82). Su misión y/o OM. Su proceder y derribo en el Archipiélago.

2°) Importancia de las operaciones E y R con medios aéreos, electrónicos y/o visuales. Otros medios para la información del blanco (Target information). Análisis de nuestras deficiencias en la BANIM. Estudio y proposiciones para organizar estos medios a fin de proveer la ubicación (certera y oportuna) de los OOMM a atacar por nuestra aviación de combate.

Coordinación, Comando y Control de la "información del blanco" en las operaciones conjuntas.

Estudio y proyecto de un Manual Operativo.

3°) Medidas para evitar la salinización del parabrisas en aviones que deben realizar rasante sobre el mar.

4°) Medidas y precauciones para el escape de un CB sobre el agua. Selección de la dirección de ataque para evitar fondos limpios.

5°) Revisión de los procedimientos de control y tráfico radioeléctrico avión/CIC en las operaciones aéreas tácticas.

6°) La planificación y ejecución del reabastecimiento en vuelo. Manual de Procedimientos. El Comando y Control.

7°) Estudio sobre procedimientos que tiendan a disminuir el riesgo de derribos por la A. Ae. propia.

8°) El despliegue de las unidades aeromóviles y su seguridad terrestre. Análisis del caso BAM CALDERON desde la óptica de la previsiones a tomar por la unidad aeromóvil, para incrementar su seguridad y defensa en AADD deficientemente protegidos.

9°) Estudio histórico y doctrinario respecto al caso de nuestra aviación naval (embarcada) CANA en la BANIM que planifica (Ver Plan Ops. respectivo) y ejecuta sus operaciones desde bases en tierra continental. Análisis, registros, conclusiones.

10°) Análisis sobre distribución y empleo de los misiles SAM 7 provistos a la BAM Cóndor. Oportunidad de sus disparos.

11°) Flujo operativo de aviones de combate FAS, el 21-MAY-82 al iniciarse la Batalla de San Carlos. Análisis de su intención y resultados. Proposiciones.

12°) La caza interceptora. Sus medios aéreos y de control. Sus sistemas de armas, tácticas y entrenamiento para el combate aire-aire.

Nuestro Sistema de armas posible.

13°) Dispositivos y procedimientos evasivos para la defensa anti misil A/A. Posibilidad de proveer chaff, bengalas, etc., desviadores de misil AIM9L (Sidewinder).

14°) Análisis del armamento antibuque empleado por nuestros CCBB en la BANIM. Sus bondades y deficiencias. Desarrollo posible de nuestros medios y personal. Requerimientos.

15°) Análisis del desempeño de los distintos sistemas de armas empleados en la batalla. Ventajas y desventajas. Coeficiente de efectividad, vulnerabilidad, rusticidad, mantenimiento, apoyo logístico, etc.

16°) Procedimientos para referir la ubicación de los OOMM antes y después de un ataque, para uso de las escuadrillas que se avecinan.

17°) Organización y procedimientos para manejar las prioridades de carga y pase, en el transporte aéreo de operaciones conjuntas.

18°) Las operaciones de intercepción combinadas con las de diversión (Fénix) en apoyo indirecto de las de ataque en un TO marítimo o terrestre. Planificación. Enlaces. Control. Saturación.

19°) Estudio de las modalidades aeronavales defensivas (contra aérea y antiaérea)de un enemigo equipado con la alta tecnología moderna. Sus sistemas electrónicos de detección y control.

20°) Evaluación del comportamiento del armamento de caída (en especial MK17). Causas de su no explosión. Porcentajes registrados en la BANIM. Formas de mejorar.

Concepción de nuevos y m;ás efectivos armamentos. Tácticas para su empleo.

Recopilación y estudios e informes realizados en base a la experiencia BAMIN.

21°) Uso de los accidentes del terreno en la aproximación y escape a un om, ante armamento guiado. Contramedidas electrónicas posibles.

22°) Posibilidad de reabastecemiento de interceptores para caza escolta a bajas cotas.

23°) La selección y asignación de blancos secundarios. Normas para el EM y los órganos de control de un Comando de FAT.

24°) Nuevas posibilidades tecnológicas para la aproximación y ataque nocturno en los aviones CB.

25°) Análisis del envío de secciones (en lugar de 3 aviones) en las operaciones de ataque a objetivos navales. Ventajas y desventajas.

26°) Procedimientos (y equipamiento mínimo) para el comando, control, comunicaciones, etc. y su organización posible, en una BAM fuertemente atacada.

27°) La información obtenida a través del COE (Centro de Operaciones Electrónicas). Recomposición de su equipamiento y dotación. Ubicación de cintas y planillas producidas. Análisis de la precisión y oportunidad de la información de blancos que produjo. Uso que se dio a dicha información en el CAE y en el Cdo. FAS.

28°) La meteorología de combate. Su organización y funcionamiento para la ejecución de operaciones aéreas de guerra en los distintos tipos de operaciones. Los requerimientos mínimos desde la óptica de Operaciones.

29°) Requisitos indispensables, desde la óptica A-3 para los requerimientos AAD en las diferentes situaciones del combate aeroterrestre; análisis de los casos presentados en la BANIM. Especialmente en el TOM a partir del 21-may-82. Formularios, normas y procedimientos.

30°) Procedimientos a seguir por un CB (tipo M5) con armamento A-T ante una intercepción por parte de Cazas con armamento A-A. Análisis de estos casos presentados en la BANIM. Posibilidad de algún equipamiento defensivo pasivo -ingenioso- que pudiera adaptarse a nuestros ccbb (Chaff, bengalas, interferencias electrónicas, etc.).

31°) El rescate de tripulaciones en territorio enemigo o bajo su capacidad ofensiva. Normas, procedimientos, material, equipamiento, organización, dependencia, etc. en distintas circunstancias tipo.

32°) La cartografía (Standarizada con el EA) para el apoyo de fuego cercano (AAD) Soluciones para su empleo, uso, designaciones de blancos u OM, etc. DMA.

33°) Necesidades tecnológicas mínimas, en nuestro material de dotación posible, para el ataque nocturno de nuestros aviones CB o BOM LIV. Equipamiento. Adiestramiento. Circunstancias tácticas.

34°) Análisis AFA de las operaciones E y R con los C-130. alternativas con otros medios y sistemas.

35°) La importancia de la E y R para la planificación, comando, control y evaluación de las operaciones aéreas de combate. Características y aptitudes de este Sistema. Estadísticas. Su inserción orgánica y funcional en la FAA. Su equipamiento e instrucción.

36°) Detección de las oportunidades en que se advirtió DECAIMIENTO DE LA MORAL, de las tripulaciones y demás combatientes durante la BANIM. Análisis de sus causas. Proposición de medidas tendientes a elevar la moral, en las distintas circunstancias, niveles y sectores.

37°) El sistema IA58 en el Apoyo Aéreo Directo en MLV. Descripción de los distintos tipos de misiones que ejecutó en la BANIM (MLV y Continente). Ventajas y deficiencias. Proposición de mejoras.

38°) Normas para el tratamiento de guerra (ataques aéreos) a buques hospitales, a hospitales terrestres en las distintas circunstancias. Requisitos a cumplir con ambas partes.

39°) Normas y formularios para solicitar/informar resultado respecto al AAD por parte de las Fuerzas de superficie, Proyecto de Manual a ser propuesto al EMC.

///

40°) Procedimientos de seguridad y defensivos (pasivos y activos) en aviones (transporte, exploración, etc.) no diseñados (aunque factibles de usar) para operaciones de combate. Equipamiento posible de salvataje y supervivencia. Casos C-130 TIZA y LR NARDO.

41°) Equipamiento y procedimientos de aeronaves de B y S para la detección de náufragos y/o sobrevivientes en zonas despobladas.

42°) Normas para la detección y tiro electrónicos de la Art. Aae. (Análisis del Caso del Roland 1°-jun-82 en Puerto Argentino que logró derribo de un Sea Herrier XZ 456). Análisis del ataque Vulcán del 030610 de junio 82. Proposiciones.

43°) Procedimientos. Derechos y Obligaciones para el personal militar que caiga prisionero. Proyecto de un Manual para el tratamiento de los prisioneros de guerra.

44°) Tecnología actual de las bombas aéreas laser guiadas (tipo PAVEWAY). Análisis de sus principios de funcionamiento, uso y posibilidades de equipamiento e instrucción en la FAA. Desarrollos posibles.

45°) Análisis de las operaciones de ataque en mal tiempo. Su guiado, equipamiento, procedimientos, instrucción para los distintos sistemas de armas de la FAA.
Posibilidades de perfeccionamiento con nuestros medios posibles
Requerimientos y sugerencias para obtención de los resultados de los ataques.
Participación y entrenamiento, a tal fin, del sistema VYCA o similar.
Posibilidad de cobertura o acompañamiento de caza escolta próxima de estas salidas.

46°) Análisis de la operación AAD predispuesta llevada a cabo por tres Pucará (1er. Ten. MICHELOUD, Ten. MORALES, 1er. Ten. AYERDI) el día 04-jun-82, desde BAM MLV) en AAD a posiciones de Artillería y tropas en ladera Mte. Kent. Su planificación, ejecución y evaluación. Medidas consecuentes.
Informar de este estudio (y nuestras conclusiones) al E.A. (G3) o EMC.

47°) La guerra electrónica. Generalidades, Clasificación, empleos. Amplia gama de sus actividades. Su empleo militar en el conflicto del Atlántico Sur. Personal y medios que dispuso la FAA para este fin. El futuro; su desarrollo en la Institución. Responsabilidades y Areas de Competencia.

48°) Teniendo presente la experiencia BANIM, enjuiciar la Organización y funcionamiento de la FAA para el estado de guerra en las posibles hipótesis. La planificación, ejecución y control de las tareas propias y las conjuntas, dentro del marco de la organización militar nacional; condicionamientos que la misma impone a su organización, desarrollo, equipamiento e instrucción en épocas de paz.

49°) Evaluación de las operaciones SAR que ejecutó la FAA en el Conflicto del Atlántico Sur. Bondades y defectos. Las lecciones. Implementación de su futuro orgánico y funcional en la FAA. Acuerdos y responsabilidades conjuntas.

50°) Análisis de la salida NARDO (OF-2309) Vcom. DE LA COLINA, el día 07-jun-82. Su enlace con el CIC de MLV. Apreciación y relato de, los entonces 1er. Ten. ROMERO y C.1°. NIEVAS. Compatibilización. Las órdenes del CIC. Los procedimientos de autenticación. La rapidez de las

instrucciones, etc.
Los procedimientos de evasión ante un misil Sea Dart (aparentemente hubo excesiva distancia entre aviones y el viraje de escape fue hecho a nivel). Enseñanzas para el sistema LR. Proposiciones.

51°) El apoyo técnico a escuadrones CB desplegados. Implementación y mantenimiento. La experiencia FAS. Estudio por parte de personal E.Tec. interviniente o no en el conflicto.

52°) Normas para la dotación de equipo personal y de supervivencia para tripulaciones y mecánicos de un Escuadrón Aeromóvil (tipo Pucará). Necesidades de alojamiento y alimentación. Mejoras propuestas en equipos a proveer y obtención local en base a la experiencia BANIM en el archipiélago y continente.

53°) Sistema M5. Estudio de los principales AON ejecutados en la BANIM. Recopolación de su planificación, a nivel Escuadrilla, recopilación del material fílmico obtenido (cámara fotográfica) de los aviones empleados. Conclusiones, críticas, enseñanzas.

54°) Empleo de caza interceptor de baja cota para acompañamiento y escolta de nuestros CCBB. Posibilidad de adaptación de algún sistema de armas existente (o a obtener) que cumpla estas exigencias. Posibilidad de obtención o desarrollo de algún misil A-A (similar al AIM9L) para dotación de nuestro interceptores puros y CCBB.

55°) Análisis de sistemas cartográficos empleados por (planificadores y ejecutores) en la BANIM. Nuevos sistemas de elaboración en la FAA. El sistema DMA. Su implementación, estado de evolución y uso en la FAA.

56°) Análisis de inconvenientes y proposiciones hechas por el Escdn Helicópteros en su informe al CATOM. Sus nuevos roles en la FAA.

57°) Análisis de las operaciones de AAD y/o AOT realizadas por nuestros sistemas de FAS/CATOM.
Comparación con los similares ataques que realizó la aviación enemiga (tanto embarcada como RAF).
Efectividad en cada caso y sus causas. Cantidad de requerimientos en cada fase de la BANIM.

58°) Las operaciones aeroespaciales de interdicción al TOAS que realizó la FAA en la BANIM. Nivel de Comando y planificación. Criterios y sistemas empleados. Bondades y deficiencias. Su perfeccionamiento. Su empleo futuro. Información electrónica, satelitaria, etc.

59°) Las operaciones de intercepción (cobertura) y las de CCBB (AON/T) guiadas y controladas por un sistema VYCA de abordo (AWACS).

60°) El sistema de tiro (armamento) del IA58. Dificultades y fallas producidas en la BANIM. Análisis de los informes producidos y resultados. Informe del Cap. (R) PAEZ ALLENDE. Futuros desarrollos posibles en nuestro país. Posibles empleos que no se ejecutaron en BANIM y que se podrían realizar en otros TTOO.

61°) Análisis de los procedimientos para la coordinación, planificación y ejecución de salidas de cobertura (C1) a salidas de Ataque (ON ú OT). Sistemas de control y coordinación de las mismas. Procedimientos.

///

CONCLUSION

"Dice la Directiva del COA: "Nuestra generación aeronáutico-militar vivirá por muchos años, orgullosa de su desempeño operativo en la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas; pero esta misma satisfacción nos compromete a dejar muy claro, con sus virtudes y sus defectos, nuestro testimonio a la historia Patria, y las LECCIONES que aprendimos a las futuras generaciones de la FUERZA AEREA ARGENTINA".

El presente memorandum se confeccionó por triplicado, habiéndose elevado: original al señor Comandante de Operaciones Aéreas, duplicado al señor Jefe de Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, quedando el triplicado (fotocopia) para el archivo de esta Comisión de Evaluación y Análisis, habiendo intervenido en su confección el suscripto, el Mayor D. Pablo M. CARBALLO (E.Air. 2546), el Cabo Principal Ernesto A. VILLALONGA (Ofc 17792), y la Agente Civil Adm.I Zunilda ARANDA

Comodoro (R) FRANCISCO PIO MATASSI
Comisión de Evaluación y Análisis
de la BANIM (COA)

INTRODUCCION

Durante el conflicto del Atlántico Sur que la República Argentina mantuvo con el Reino Unido de Gran Bretaña, desarrollada entre el 1° de Mayo y el 14 de Junio de 1982, la Fuerza Aérea Argentina, perdió cuarenta (40) aviones de combate en vuelo.

De estos CUARENTA (40) aviones, el OCHENTA POR CIENTO (80%), fuerón derribados por misiles Superficie-Aire y Aire-Aire, y de este total el CINCUENTA Y TRES POR CIENTO (53%) por misiles Aire-Aire infrarrojo de corto alcance.

La finalidad del presente trabajo es tratar de determinar las causas que produjeron tan alto porcentaje de derribos, a cargo de los misiles Aire-Aire infrarrojos, y de haberse cometido errores, de conocimiento, de operación, de apreciación de la situación, o de entrenamiento, enmendarlos, para que en el futuro, podamos enfrentar con mayor éxito, a cualquier enemigo de nuestra patria.

V.Com. MORENO

SIM ... POS10

CAPITULO I

CARACTERISTICAS DE LOS MISILES AIRE-AIRE INFRARROJOS DE CORTO ALCANCE.

GENERALIDADES.

1. Los misiles Aire-Aire se dividen en tres categorias:

a) Corto alcance.
b) Mediano alcance.
c) Largo alcance.

2. Los misiles Aire-Aire infrarrojos estan contemplados en las dos primeras categorías, puesto que los de largo alcance son solamente electromagnéticos.

3. Dentro de la segunda categoría (Mediano alcance), hay misiles infrarrojos y electromagnéticos.

4. Gran Bretaña no utilizó durante el conflicto, misiles de Mediano y Largo alcance.

5. Los misiles Aire-Aire infrarrojos de Corto alcance, son también llamados, de combate, debidos a que estos pueden ser lanzados con el avión evolucionando a elevadas gravedades (g).

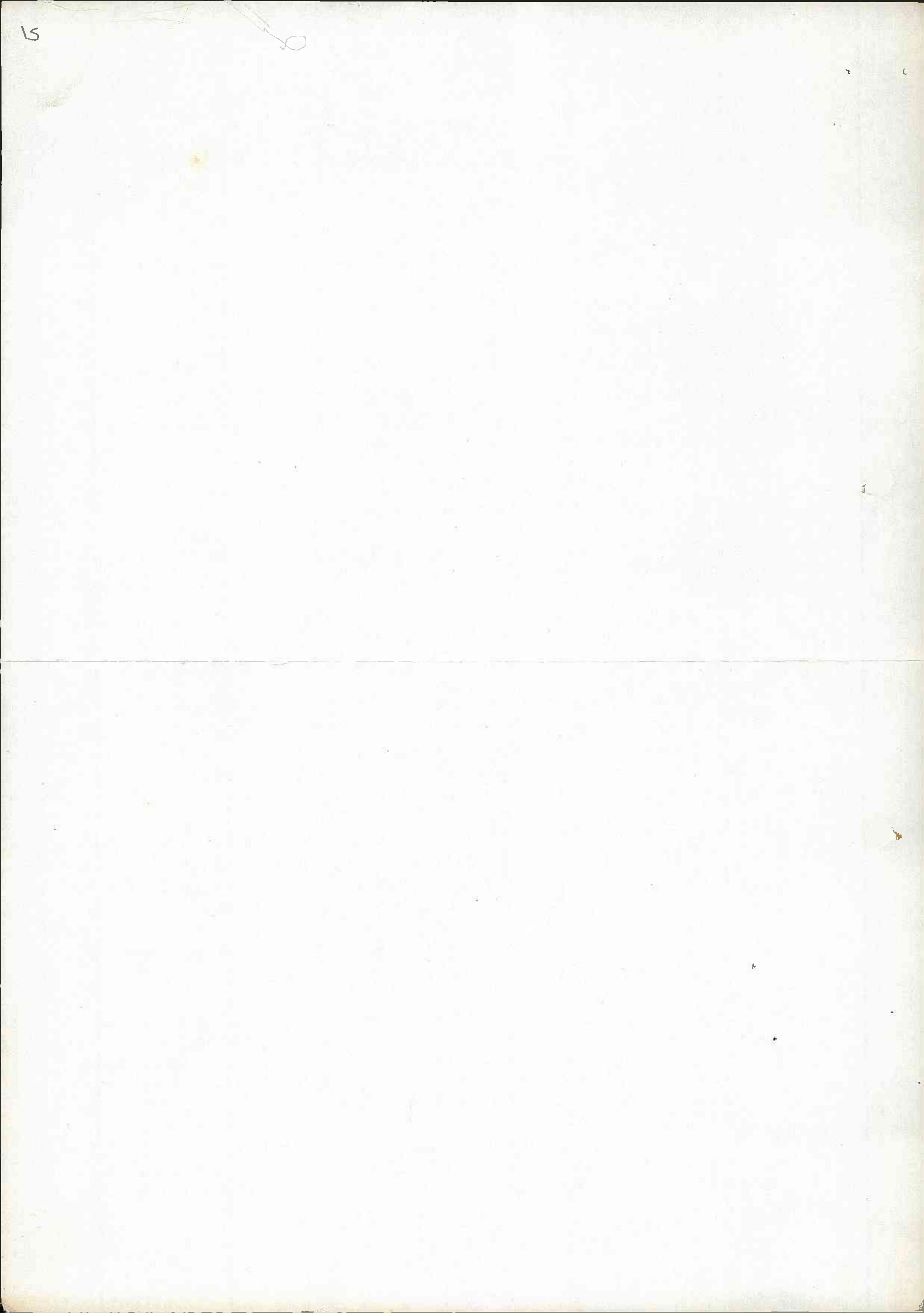
6. Estos se caracterizan por ser auto guiados, es decir las órdenes de control de la trayectoría de vuelo, de ellos hacia el blanco, son totalmente generadas dentro del mismo misil y por ende el avión lanzador, una vez disparado el misil, queda libre para realizar maniobras evasivas y/o un nuevo ataque.

7. El componente fundamental de los misiles auto guiados es el auto director (AD) cuya función es precisamente efectuar el seguimiento del blanco, determinando en todo momento la posición angular de este último con respecto a los ejes del misil.

8. Existen básicamente tres tipos de AD: pasivos, semi activos y activos.

a) Auto Director Pasivo: Son aquellos en que la antena, sólo esta equipada con un elemento que capta cierta energía liberada por el blanco, como puede ser la inffarroja de lo reactores y gases de escape de un avión. Este tipo de AD poseen los misiles infrarrojos de corto alcance: SHAFRIR, MAGIC I, SIDEWINDER-AIM-9L.

b) Auto Director Semi Activo: Al igual que los AD pasivos la


15

antena esta equipada con sólo un detector, pero esta capta las radiaciones reflejadas por el blanco, al ser este iluminado por un agente externo al mismo, el iluminador puede ser un radar que posea el mismo avión lanzador, por lo tanto, él debe iluminarlo hasta el impacto, este tipo de Auto Director poseen generalmente los misiles de Mediano y Largo alcance: MATRA 530, SPARROW.

c) Auto Director Activo: La antena está equipada con un emisor y un receptor (detector). El mismo AD se encarga de iluminar el blanco y generar las ordenes que llevaran al misil a impactar en el blanco, son generalmente voluminosos y se usan en misiles navales: EXOCET.

9. Para la interpretación de las especificaciones técnicas y operativas de los misiles Aire-Aire infrarrojos, se requiere el conocimiento de una serie de fenómenos físicos tales como, propagación atmosférica, detectividad infrarroja, sensibilidad de los detectores, etc., para luego aplicarlas en el análisis.

RADIACION INFRARROJA.

10. Es sabido, que cualquier cuerpo cuya temperatura sea superior a -273,16°C (Cero absoluto) produce calor como resultado de su movimiento molecular. Esta energía calórica (cinética) puede ser trasferida a otros cuerpos o al espacio, por solo trés caminos, a saber: CONDUCCION, CONVECCION, y RADIACION.

a) Conduccion: Por ejemplo de un metal a otro.

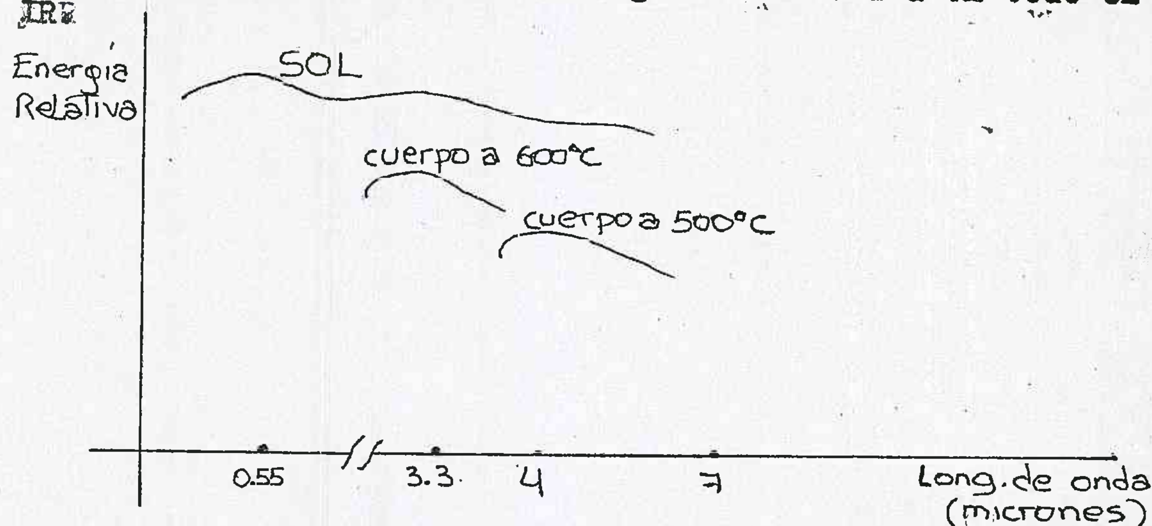
b) Convección: Cuando una masa de aire al calentarse, se desplaza llevando el calor a zonas mas frías.

c) Radiación: Que la sentimos a diario cuando recibimos el calor del sol, que lo trasnfiere a traves del espacio bajo la forma de (radiación.) MOVIMIENTO ONDULATORIO

11. Esta última forma, es un proceso de transferencia de calor por medio de ondas electromagnéticas que se denominan, ondas infrarrojas.

12. Es interesante destacar que un cuerpo caliente va a irradiar energía infrarroja (IR) en una banda de frecuencias que será función de la temperatura del mismo, y el total de energía irradiada es directamente proporcional a T^4 (Ley de STEFAN-BOLTZMAN) y la longitud de onda a que emitira sera tanto mayor, cuanto menor sea la temperatura del mismo (Ley de PLANCK).

13. La longitud de onda de la energía infrarroja, se mide en micrones (μ) y como observamos en el gráfico, el sol, emisor infrarrojo por exelencia emite con igual intensidad en todo el expectro IR.



14. Un fenómeno importante que interviene en la trasnsmisión de las ondas IR, es la absorción atmosferica que atenua a las mismas en mayor o menor medida, dependiendo de los elementos constitutivos de la atmosfera, como ser: CO_2, vapor de agua, agua, particulas en suspensión. (Hay que destacar que las formaciones nubosas, atenuan casi totalmente las radiaciones infrarrojas.

15. Innumerables son los métodos posibles de detección de la energía IR, pero aquí solo se limitará a los detectores cuánticos, que son los usados en los misiles Aire-Aire.

16. Un detector cuántico es un elemento semi conductor que tiene la propiedad de convertir la energía IR que recibe, en corriente eléctrica.

17. Entre los elementos más usados, para la fabricación de celulas IR de misiles, podemos citar al SULFURO DE PLOMO (SPB), ANTIMONIURO DE INDIO (In.Sb) y TELORURO DE CADMIO Y MERCURIO (Te.Cd.Hg.), estas células se diferencián unas de otras en su detectividad. Simplificando podemos decir que el SPB, es apto para detectar cuerpos muy calientes (cuya longitud de ondas esta entre 1,3 y 3μ) y el In.Sb y Te.Cd.Hg. cuerpos más fríos (entre 3 y 8μ).

MISILES INFRARROJOS.

18. Existen en la actualidad tres generaciones de misiles IR Aire-Aire de corto alcance.

19. Las características generales de todos ellos son muy parecidas en cuanto al peso, varían entre 85 y 100 Kg., al largo, al rededor de 2,5/2,8 mts., la carga explosiva es de 12 Kg. y su alcance efectivo letal, 8 mts. de radio.

20. La primera generación fué fabricada en la decada del 60, y como ejemplo podemos nombrar al SHAFRIR (que equipa a nuestros DAGGER y A-4C), Israelí.

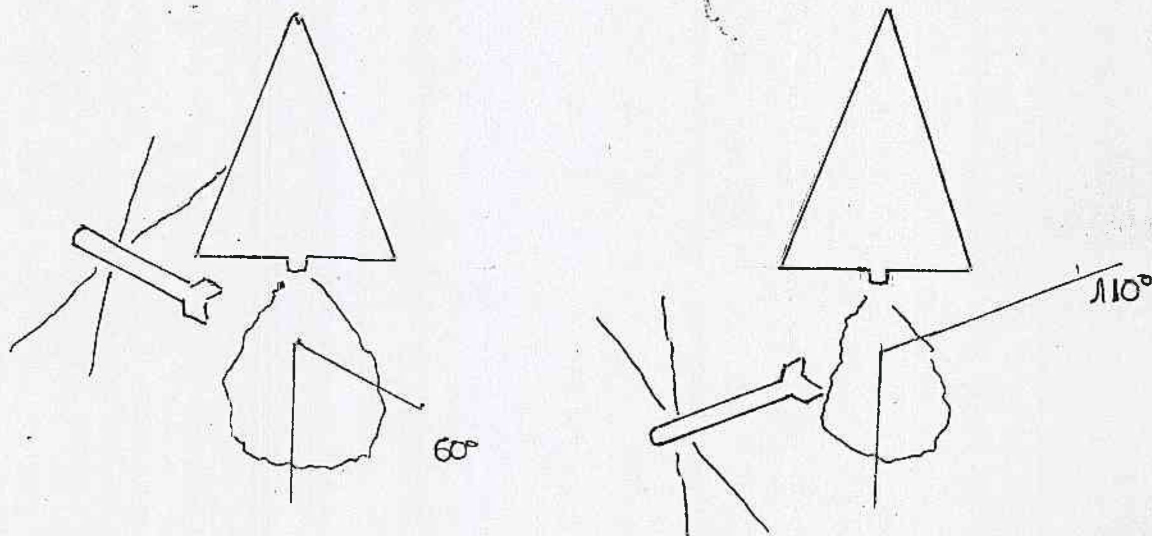
21. Los misiles de la segunda generación fuerón fabricados en la década del 70 y como ejemplo podemos nombrar al MAGIC I (Que equipa a nuestros MIRAGE III EA) Francés.

22. La diferencia fundamental entre los misiles de la primera y segunda generación, es el sector con respecto al avión blanco que pueden ser lanzados.

23. El material sensible que poseen los de la primera generación es el SPB y este detector capta solamente el calor que se produce adentro de la tobera del reactor (Temperaturas muy altas) por lo tanto, el sector del lanzamiento es unicamente de cola.

24. Los de la segunda generación poseen como material sensible el In.Sb. que capta los gases de escape del reactor (Temperaturas mas frías) entonces aumenta el sector de lanzamiento a un cono de sesenta grados al rededor del sector trasero del avión.

25. Estás dos generaciones, tienen espoleta de proximidad e impacto; la de proximidad se arma cuando deja de captar la radiación IR y explota alrededor de 6 a 8 milisegundos despúes de haber llegado a la zona fría del avión (de la tobera hacia adelante) es por está razón que los misiles de segunda generación, a pesar que pueden captar los gases de escape con mayor angulo de 60° (en aviones con Post-combustión, hasta casi defrente), el lanzamiento operativo no se realiza a más de 60°, pues el misil explotaría atras del avión blanco.



En el gráfico se observa un lanzamiento a 60° y otro a 110°

26. La capacidad de maniobra es otra de las difernoias de estas dos generaciones, 15/20 gravedades para la primera y 45/50 para la segunda (La relación de gravedades entre el misil y el avión blanco se detallan en la explicación de los de tercera generación.

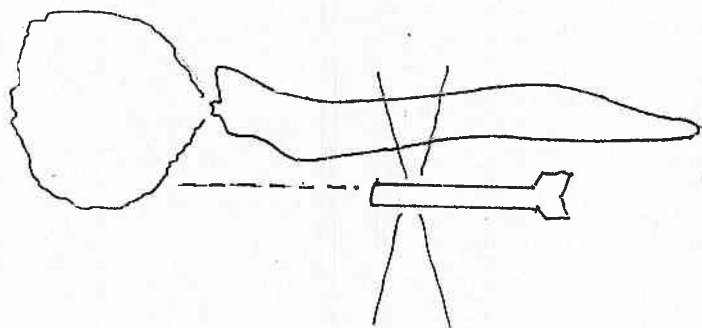
27. Los misiles de tercera generación fuerón fabricados a comienzos de la década del 80, como ejemplo vamos a citar al SIDEWINDER-AIM-9L, Norteamericano, muy conocido por todos nosotros, pues es el responsable del 53% de los derribos de los aviones de la Fuerza Aérea Argentina, durante el conflicto del Atlántico Sur

28. La gran diferencia de esta generación con respecto de la primera y segunda, es que su lanzamiento puede ser realizado de "Todo sector".

29. Esto se debe a que incluyen una espoleta "LASER" o "ELECTROMAGNETICA" (En el caso del SIDEWINDER-AIM-9L, la espoleta es laser).

30. El detector cuantico utilizado en estos misiles es el Te.Cd.Hg., que como vimos anteriormente en RADIACION INFRARROJA, capta la emisión, en las longitudes de ondas entre 3 y 8 μ , que corresponde a los gases de escape del reactor.

31. La forma de actuar de la espoleta es la siguiente: al encontrarse el avión lanzador con un avión blanco de frente, el material sensible capta la emisión de los gases de escape que se producen atras de la tobera, al ser lanzado el misil, su trayectoria va a ser paralela al avión blanco, buscando la fuente infrarroja, al pasar el misil lateral al avión, este va a producirle un eco a la espoleta laser, la cual se armara y esplotará con cero retardo.



En el gráfico se observa el lanzamiento de un misil de frente (3ra gen)

32. Lo mismo ocurrirá en el caso de la espoleta electromagnética, que poseen los misiles, MAGIC II, Franceses de tercera generación.

33. La distancia minima de lanzamiento efectivo del sector trasero, es igual para todas las generaciones, alrededor de 500 mts., esto se debe a unas seguridades que poseen los misiles, para evitar que ellos exploten cerca del avión lanzador.

34. La capacidad de maniobra de esta generación no varía en general con respecto a la segunda (45/50 gravedades).

35. El misil debe maniobrar con el cuadrado de las gravedades que esta imponiendo el avión blanco, para poder seguir su trayectoria, cuando la velocidad de este último, es la mitad de la del misil. Ejemplo:

	BLANCO	MISIL
VEL	500 KTS	1000 KTS
"G"	7	49

NOTA: Generalmente el misil, desarrolla mas del doble de velocidad del avión blanco.

36. La distancia máxima de lanzamiento para los misiles de las tres generaciones, no varía considerablemente, debido a que todos poseen un motor cohete, cuya combustión dura aproximadamente entre 3 a 4 segundos.

37. Está distancia varía con la altura; a nivel del mar es de 1500 mts., aumentando 1000 mts. por cada 10.000 pies. Ejemplo:

ALTITUD	DISTANCIA MAX.
0	1.500 Mts.
10.000	2.500 Mts.
20.000	3.500 Mts.
30.000	4.500 Mts.

NOTA: Esta es una de las caracteristicas más importantes, para el posterior estudio y analisis de los derrivos.

CAPITULO II

ESTADISTICAS DE LOS DERRIBOS

PERDIDAS TOTALES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA (Aviones de ala fija)

	CANTIDAD	MODELO
	24	PUCARA
	11	DAGGER
	10	A-4B
	9	A-4C
	2	CAMBERRA
	2	MIRAGE III EA
	1	C-130
	1	LEAR-JET 35 A
TOTAL:	60	

NOTA: De estos aviones ~~trece~~ diecinueve PUCARA fuerón averiados, destruidos y/o capturados en tierra.

DESGLOSE TOTAL DE LAS PERDIDAS DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA EN VUELO

Derribos por AAa y/o misiles superficie-aire.

	6	A-4B
	5	A-4C
	2	DAGGER
	1	CAMBERRA
	1	LEAR-JET
	3	PUCARA
TOTAL:	18	

Derribos por SEA-HARRIER y HARRIER GR3.

	3	A-4B
	2	A-4C
	9	DAGGER
	1	MIRAGE III EA
	1	CAMBERRA
	1	C-130
	1	PUCARA
TOTAL:	18	

Derribos por propia artilleria.

	1	A-4B
	1	MIRAGE III EA
TOTAL:	2 ⊗	

⊗ dos A-4C se perdieron en Accidentes Tácticos

(1)

21

Derribos de Aviones de la Fuerza Aérea Argentina por acción de misiles Britanicos.

	TIERRA-AIRE			MAR-AIRE			AIRE-AIRE
	STINGER	RAPIER	BLOWP	SEACAT	SEAWOLF	SEADART	AIM-9L
PUCARA	1		2				
DAGGER		1		1			9
A-4B					3	1	3
A-4C		(2)	1			1	2
CAMBERRA						1	1
M-III EA							1
LEAR-JET						1	
TOTAL	1	3	3	1	3	4	16 (+)

(+) Nótese la elevada proporsión de derribos, por SW-AIM-9L.

NOTA: No se incluye al C-130, que a pesar de haberle impactado un SW-AIM-9L, la causa final de su derribo fué por cañones de 30 mm.

SUERTE CORRIDA POR LOS TRIPULANTES DE LOS AVIONES DERRIVADOS POR SW-AIM-9L.

DAGGER

6 Pilotos Eyectados Vivos
3 Pilotos Fallecidos

A-4B

3 Pilotos Fallecidos

A-4C

2 Pilotos Fallecidos

CAMBERRA

Tripulación Eyectada Fallecida

MIRAGE III EA

1 Piloto Eyectado Vivo

CAPITULO III

ANALISIS DE LOS DERRIBOS OCASIONADOS POR SW-AIM-9L

TIPO DE AVIONES DERRIBADOS.

38. Del capitulo anterior observamos que la mayor cantidad de aviones derrivados por AIM-9L, son los DAGGER.

39. Teniendo en cuenta que las navegaciones hacia los blancos, ya sean terrestres o navales se realizaban con un perfil ALTO-BAJO-ALTO, y que el tramo bajo de las mismas, se hacia rasante aproximadamente 100 millas antes del objetivo, el enemigo no tenía en general posibilidades de captar con sus radares de alerta temprana, este último tramo de la navegación, ocacionandole dificultades para vectorear a sus aviones interceptores (1).

40. Por esta razón, las tácticas utilizadas por los aviones enemigos eran las siguientes: Colocar dos otres patrullas aéreas de combate (PAC) en las rutas probables de aproximación, generalmente una al Norte de LA GRAN MALVINA, para tratar de interceptar a las escuadrillas del Aerodromo de San Julían, otra sobre la isla y la tercera al sur de esta, para las escuadrillas de Río Gallegos y Río Grande, volando las PAC'S, a niveles bajos (entre 5.000 y 10.000 pies) y a velocidades óptimas de su avión (350 nudos).

41. Tratando de interceptar en forma visual, debido a la carencia de radares de interceptación, a los aviones de la FAA.

42. De esta manera, lograron los SEA-HARRIER, varias interceptaciones a los aviones DAGGER, debido a que estos estaban obligados por su autonomia a ingresar, generalmente por los mismos corredores. X

43. No ocurrio lo mismo con los aviones A-4B y A-4C, ya que estos además de poseer mayor autonomía, tienen la posibilidad de hacer reabastecimiento en vuelo, para variar las rutas de aproximación.

44. Lo mismo ocurria con los CAMBERRA en cuanto a autonomía, y a que sus misiones en general fuerón nocturnas.(2).

(1) "Por lo menos a 75 km. de las Malvinas los SKYHAWKS y los MIRAGES, descendía hasta nivel del mar, y desaparecían de los radares Britanicos de vigilancia. Esto resulto critico para la flota." (Del libro "LA BATALLA POR LAS MALVINAS" Pag.229) ?

(2) No hubo ningún derribo nocturno por SW-AIM-9L.

TIPO DE MISION EN QUE FUERON DERRIBADOS LOS AVIONES.

45. De los 16 aviones derribados por AIM-9L, 14 de ellos fueron en misiones Aire-Tierra (Ataque a objetivos navales o terrestres) y 2 en misiones de combate Aire-Aire (1 M-III EA y 1 DAGGER).

Misiones Aire-Aire:

46. El día 1° de Mayo, fué el único del conflicto que el sistema de armas DAGGER tuvo como misión "Cobertura Aerea".

47. De todas las misiones realizadas ese día, hubo solamente tres enfrentamientos y combates Aire-Aire con SEA-HARRIER de este sistema de armas, y un combate Aire-Aire del sistema MIRAGE-III EA.

48. de Este último sistema de armas, la sección "DARDO", fué la única durante todo el conflicto que realizo combate Aire-Aire contra SEA-HARRIER.

49. De este combate resultó derribado el numeral de la sección, por un AIM-9L, en una tipica maniobra de tijera (1), donde el SEA-HARRIER logro una posición relativa favorable, para lanzar su misil.

50. Los dos primeros combates de DAGGER contra SEA-HARRIER, terminarón sin que ninguno pudiera lograr una posición relativa favorable, a pesar que durante el primer encuentro, uno de los SEA-HARRIER alcanzo a lanzar un AIM-9L que no impactó, seguramente debido a la fuerte maniobra que estaban imponiendo los DAGGER, aproximadamente 7 gravedades.(2).

51. La intercepción fué de frente, guiados ambas secciones por radar, y comenzando las evoluciones, segundos antes del cruce, sin llegar a ver los DAGGER, a los aviones enemigos.

52. Salvo en el caso del numeral de la segunda sección, que vio al SEA-HARRIER en un momento, y lo volvió a perder de vista, los dos combates se desarrollaron evolucionando como se hace normalmente en la práctica, cuando no se tiene a la vista al otro avión.

53. De esto se desprende que el SEA-HARRIER a alturas medias (el combate se desarrollo entre 15.000 y 25.000 pies) se comporta como un avión normal, sin "PARARSE EN EL AIRE" de lo contrario no hubiese tenido dificultades para lograr la posición posterior.

(1) Maniobra en la cual setrata de lograr ubicarse en la parte posterior del avión enemigo, para lanzar sus armas.
(2) La capacidad de maniobra del misil es de 45/50 g, por lo tanto en este caso estaba al limite de su maniobra.(Capitulo I, característica de los misiles).

54. El Teniente STEVE R. THOMAS, en el libro "Malvinas testigo de batallas", en el Capítulo Relato de pilotos Británicos (hoja 134) expresa: "El combate a medio nivel del día 1° de Mayo, fué un paseo para nosotros...".

55. Es opinión del autor, que los aviones enemigos han tenido la ventaja operacional del binomio SEA-HARRIER/AIM-9L, pero dicho enfrentamiento dista de ser un paseo, ya que las bajas de la FAA en combate Aire-Aire han sido del 28%.

56. Del tercer combate Aire-Aire de DAGGER contra SEA-HARRIER, resulto derribado el Primer Teniente ARDILES, quien por fallas técnicas en el avión de su jefe de sección, salió solo en la misión(1).

57. De las experiencias en tiempo de paz podemos decir que normalmente en combate Aire-Aire, dos contra uno, (como en este caso) la ventaja posicional la obtiene la sección, ante igualdad de experiencia de pilotos.

<u>NOTA</u>: En las prácticas de combate Aire-Aire que se realizan en las Unidades cuando un avión pierde de vista a su contrincante, normalmente el tema termina con una filmación de derribo (2). ?

MISIONES AIRE-TIERRA

1° de Mayo.

58. El primer avión derribado en este tipo de misión, fué un CAMBERRA, quien iba como numeral dos de una escuadrilla de tres aviones.

59. En la aproximación rasante hacia las islas el numeral tres quien iba un poco mas atrás, logró ver la trayectoria de un misil pasando a su costado derecho, en ese instante avisa a la escuadrilla y ordena a su navegador que lance una bengala (3).

60. Antes que el numeral dos pudiese tomar alguna determinación el misil impacto en uno de sus reactores, logrando posteriormente eyectarse, pero la tripulación fué dada por desaparecida. ?

(1) Por informaciones del personal de radar, este piloto entró en combate contra dos SEA-HARRIER quien aparentemente le lanzaron un AIM-9L de frente y este quedo sin posibilidades de eyección.

(2) La exigencia para considerar un derribo es haber filmado durante un segundo (16 cuadros de película) con el piper de la mira en el fuselaje del avión y estar a la distancia correspondiente (250/500 metros).

(3) El calor producido por la bengala desvia el misil hacia ella, evitando así el impacto en el avión.

61. La tripulación del tercer avión sintio la onda expansiva en la parte posterior de su avión, seguramente de la explosión del misil que leshabían lanzado a ellos y gracias a que la bengala cumplio con su misión, no los alcanzó.

62. Esto quedó confirmado con el relato de los pilotos Británicos que se atribuyen dos CAMBERRA derribados por sendos AIM-9L, ese 1° de Mayo.

63. Esta tripulación protagonizó una situación parecida, durante una misión nocturna, hacia los finales del conflicto .

64. Como vemos esta contramedida resulta eficaz, sobre todo para este avión que se ve imposibilitado de maniobrar a alturas bajas contra la agilidad del SEA-HARRIER.

65. El piloto apreciando la situación en su justa medida, decide el lanzamiento de la bengala en el momento adecuado.

66. Durante el conflicto este fué el único tipo de avión que poseía bengalas, como contra medidas de misiles infrarrojos.

21 de Mayo.

67. Durante este día que se realizó el desembarco en San Carlos, los SEA-HARRIER interceptaron a varias escuadrillas, logrando derribar a cuatro DAGGER y dos A-4C.

68. La escuadrilla "Pato" (cuatro A-4C) arribaron a la Gran Malvina a las 12:45 horas y en su aproximación al estrecho San Carlos con una velocidad aproximada de 450 nudos, se cruzaron de frente con un SEA-HARRIER, en ese momento el jefe de escuadrilla ordeno la eyección de las cargas externas y los cuatro aviones iniciarón un fuerte viraje para evitar la intercептación del avión enemigo.

69. Como resultado de este combate fueron derribados sin posibilidad de eyección los numerales 2 y 4 de la escuadrilla.

70. Teniendo en cuenta que la velocidad de 450 nudos es igual a 230 metros por segundo y que el SEA-HARRIER puede invertir su viraje en no menos de diez segundos, (dependiendo de su velocidad) sin tener en cuenta los segundos que necesita para apuntar y lanzar su misil, podemos calcular que los A-4C de haber seguido su trayectoria se hubiesen alejado como minimo 2.300 metros, lo que los dejaría fuera del alcance del misil, pero teniendo en cuenta que los SEA-HARRIER siempre operaban de a dos, queda la duda de la posición del otro avión enemigo.

71. La escuadrilla "Cueca" (cuatro DAGGER) arribó a la Gran Malvina a las 14:45 horas teniendo como misión ataque a objetivos navales.

72. Tres minutos antes del ataque y en vuelo rasante, momentos antes de comenzar la aceleración con una velocidad aproximada de 450 nudos, fue interceptada por una PAC, logrando estos derribar el numeral cuatro con un AIM-9L, quien logró eyectarse salvando su vida.

73. De esta escuadrilla el único que vio la aproximación de los SEA-HARRIER fué el cuatro, segundos antes de su derribo, pero cuando intentó avisar tuvo falla de radio.

74. La escuadrilla "Ratón" (tres DAGGER) llegó a la isla a las 14:58 horas volando rasante a 550 nudos "...alcanzarón a ver a sus perseguidores a tiempo, de manera tal que eyectaron sus cargas externas y se dispusieron a enfrentarlos con sus cañones de 30 mm., la lucha resultó desigual dado el armamento y la maniobrabilidad de los aviones Britanicos..."(1).

75. De este combate resultaron derribados los tres aviones pero todos los pilotos pudieron eyectarse salvando sus vidas.

76. El jefe de escuadrilla antes de su derribo alcanzó a disparar sus cañones sobre un SEA-HARRIER "...siendo improbable que no lo haya alcanzado..."(1).

77. Es importante para este análisis transcribir un párrafo del libro español "MALVINAS TESTIGO DE BATALLAS" Capitulo XXV "Diario de las operaciones aeronavales" (Pagina 209) que habla sobre una interceptación y dice asi:"...ya sobre la parte sur del estrecho fueron detectados visualmente, por una PAC de SEA-HARRIER del 800 Sqn (LT.Cdr.FREDERICKSEN y LT. HALE) pero los DAGGER volando muy bajo y casi supersónicos, no pudieron ser alcanzados por los SEA-HARRIER, aunque HALE pudo aproximarse algo mas al punto izquierdo Argentino, disparándole un SIDEWINDER, pero la distancia era excesiva, superando el alcance del misil que estalió antes de llegar a su blanco..."(2)

(1) Del libro "HISTORIA DEL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR" Com.D. Rubén MORO (pag.341).
(2) Esta escuadrilla eran los "Perros" (tres DAGGER) que momentos antes habían atacado a la "ANTRIM" el 21 de Mayo y cuya velocidad de escape era entre 550 y 600 nudos.

78. El 23 de Mayo algo parecido ocurrió con la sección "Puñal" en el momento del escape sobre el mar paralelos a la costa unas 3 millas y con 550 nudos de velocidad, el numeral dos logró avistar a una PAC que se disponía a atacarlos, este aviso a su jefe de sección y eyectando sus cargas intento enfrentarlos pero fué alcanzado por un AIM-9L y no pudo eyectarse.

79. Mientras tanto el Puñal uno que no había escuchado el aviso del dos siguío con su rumbo original.

80. Al aterrizar en el aerodromo de Río Grande, comento que su numeral había sido derribado pues vió atras suyo una explosión y surtidores de agua.

81. El Puñal dos cayo con su avión en tierra en las proximidades del aerodromo "Calderon".

82. Es opinión del autor analizando esta situación que si el Puñal dos cayó en tierra, la explosión y entrada al agua que vióel Puñal uno, fué un misil que seguramente por la distancia a que fué lanzado y alta velocidad del avión, no lo alcanzó.

24 de Mayo.

83. La escuadrilla "Azul" (tres DAGGER) ingresaron a la zona de operaciones por el norte de la isla volando rasante paralelos a la costa sobre el mar.

84. En estas circunstancias fuerón interceptados por una PAC unos segundos antes que el jefe de escuadrilla ordenara aceleración y conectar la post-combustión (PC) con una velocidad aproximada de 480 nudos. En ese instante el numeral tres vió el impacto de un misil sobre el Azul dos, quien no pudo eyectarse.

85. En ese momento y habiendo conectado la PC el tres sintío el impacto de un misil eyectandose en forma inmediata salvando su vida.

86. Al observar el derribo del tres, el jefe de escuadrilla eyectó sus cargas y comenzó un viraje fuerte hacia la costa, y antes de virar 90° ya había sido alcanzado por un AIM-9L logrando eyectarse y salvar su vida.

87. Es importante en este caso tener en cuenta el siguiente detalle: al numeral dos y tres les impacto el misil en vuelo recto y nivelado, con la diferencia que el Azul dos todavia no había conectado la PC y según las declaraciones del tres que vió el impacto este avión se convirtio instantaneamente en una tea sin darle posibilidades de eyección.

88. A diferencia del dos, el Azul tres había conectado segundos antes de sentir el impacto la PC (1) y pudo eyectarse.

89. Analizando esta situación se podría pensar que el misil del numeral tres explotó un poco más atrás dándole a este más tiempo para la eyección.

90. Según informaciones de un oficial de la Fuerza Aérea Israelí, quien dictó varios cursos de combate en el sistema de armas DAGGER, algunos pilotos durante los combates entre Judios y Arabes, útilizaban la técnica de conectar y desconectar la PC ante un misil lanzado para hacerlo explotar atras del avión.

8 de Junio.

91. La escuadrilla "Mazo" (cuatro A-4B) fué la última interceptación que lograron los SEA-HARRIER.

92. De los cuatro aviones tres resultaron derribados por AIM-9L sin que ningún piloto pudiera salvarse.

93. El Teniente de vuelo DAVE MORGAN, en el libro "MALVINAS TESTIGO DE BATALLAS" Capitulo [illegible] "relatos de pilotos Britanicos" (Pag.130) lo cuenta asi: "...me coloqué atras de este A-4, llevaba unos 100 pies de altura y 650 nudos de velocidad (2) dispare mi primer AIM-9L, desde unos 1.000 metros, el misil alcanzo de lleno su blanco, el SKYHAWK esploto en forma instantanea, no observe eyección. Seguidamente consegui un blocaje sobre el tercer avión, disparando mi segundo SIDEWINDER, a unos 1.200 metros de distancia y mientras volaba a 50 pies de altura. El aviador Argentino vió el lanzamiento del misil iniciando un viraje muy cerrado a la derecha para tratar de evitarlo pero fué demasiado tarde, el AIM-9L estalló en la parte trasera del SKYHAWK...logrando eyectarse".

94. El tercer avión fué derribado por su numeral el Teniente SMITH, con otro AIM-9L sin poder eyectarse.

95. Esta escuadrilla fué la unica interceptada posterior al ataque al objetivo.

96. Es importante analizar de las declaraciones de MORGAN, que los lanzamientos de sus misiles siempre los realizo con distancias menores a 1500 metros.

(1) La conección de la PC, es una inyección de combustible pulverizado en la parte posterior del reactor que hasta su encendido normal, entre 1 y 3 segundos, va dejando puntos calientes atras del avión por el combustible quemado.
(2) 650 nudos a nivel del mar corresponden a 0.98 MACH, velocidad que el A-4B no puede alcanzar a este nivel (N del A).

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES.

Eyecciones.

97. Analizando los tipos de aviones derribados y la suerte corrida por sus tripulaciones, tenemos los siguientes datos: El sistema de armas DAGGER/MIRAGE, el 70% de las tripulaciones pudo lograr una eyección exitosa ante el impacto del AIM-9L; del sistema de armas A-4B/A-4C, no hubo ninguna eyección exitosa; y del sistema CAMBERRA a pesar de haber sido el unico derribado por este tipo de misil, se logro la eyección, pero sin poder recuperar a la tripulación, por razones que son ajenas a este estudio.

98. Las causas que producen estos porcentajes pueden ser innumerables, pero en opinión del autor hay algunas diferencias en las caracteristicas de los aviones, que pueden llegar a ser contribuyentes, ejemplo:

a) Al ser el A-4 un avión de menores dimensiones que los DAGGER y CAMBERRA, puede ocasionar que la explosión del misil sea más adelante, llegando a impedir en algunas ocasiones la eyección.

b) También hay que tener en cuenta que la mayoría de los pilotos eyectados en DAGGER/MIRAGE, en el momento del impacto tenían conectada la PC, lo que puede hacer explotar al misil alejado de las zonas vitales del avión.

Misiones Aire-Aire.

99. De los derribos ocasionados en este tipo de misión no se puede llegar a conclusiones muy valederas, debido a los pocos enfrentamientos Aire-Aire que hubo. De los siete aviones que realizaron combate contra los SEA-HARRIER resultaron derribados dos, (28%), teniendo en cuenta la difemncia de armamento (nuestros aviones teníanmisiles de primera generación) ese porcentaje es considerado por el autor, dentro de lo previsto.

Misiones Aire-Tierra.

100. Con respecto delsistema de armas CAMBERRA se puede determinar las pocas posibilidades que estos tienen en caso de una interceptación del sector posterior.

101. Este tipo de avión posee un sistema de bengala que essu mejor defensa, ya que el misil no discrimina entre la temperatura de la bengala y del reactor, llendo este al que encuentre primero.

102. En el resto de los sistemas de armas, sobre todo los DAGGER/MIRAGE, la mejor defensa es la velocidad.

103. Si el encuentro con los interceptores enemigos ha sido de frente, se debe tener en cuenta que no existe ningún avión que pueda invertir su viraje en 6 segundos, apuntar y lanzar su misil, tiempo este que se necesita para alejarse 1500 metros, a una velocidad de 480 nudos.

104. Con respecto a las interceptaciones del sector posterior, en algunas de las misiones analizadas en el capitulo anterior, el autor llega a la conclusión que de haber continuado con la trayectoria original, posiblemente se hubiera tenido mayor probabilidad de escapar al misil.

PAGINA 15 PARRAFO 79

105. Como en el caso de la sección "Puñal" que no fué derribado el uno y la escuadrilla "Perros" que sin enterarse que estaban por ser interceptados, siguieron con su trayectoria y el misil no los alcanzo.

PAGINA 14 PARRAFO 77

106. En otros casos no había posibilidad, por la corta distancia a que se encontraban los interceptores.

107. Con respecto al punto anterior, el autor llega a la conclusión que en algunas oportunidades las escuadrillas volaban tan rasantes que esto les impedía observar hacia atras de tal manera que el enemigo llegaba a la distancia de lanzamiento sin ser visto.

RECOMENDACIONES

Aviones enemigos.

108. Se deben tener en cuenta las caracteristicas de los aviones enemigos. En el caso que estamos estudiando es muy importante la velocidad maxima del SEA-HARRIER a nivel del mar y su tiempo de viraje, para poder estimar de acuerdo a la distancia que se veían, en relación a nuestra velocidad, si podía llegar a ubicarse para lanzar sus armas.

Misiles enemigos.

109. Del punto anterior se desprende la necesidad de estudiar el armamento enemigo.

Tácticas a utilizar.

110. La formación de la escuadrilla al igual que la altura de la navegación rasante debe ser tal, que permita observar el sector posterior.

111. Es importante recordar ...

Falta una hoja

1

10/4C3

Mayor GUILLERMO ADOLFO DONADILLE

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS MENDOZA, ~~XXXXXXXXXX~~ de Octubre 84.-

LAS OPERACIONES AEREAS TACTICAS EN LA FAA. (Un punto de vista sobre su desarrollo inmediato).

INTRODUCCION:

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, fué indiscutible la vocación de servicio, coraje y profesionalismo demostrados por los integrantes de la / FAA. Prueba de ello son los graves daños sufridos por la Fuerza de Tareas Británica como consecuencia de unicamente 272 salidas que llegaron a sus objetivos, además de los efectos ocasionados por el personal destacado en las Islas Malvinas.

Cotejando el costo sufrido en personal y material propios con los // éxitos alcanzados, para cualquiera de las potencias actuales es más que satisfactorio el balance obtenido; pero esto no es igual para la FAA, quién presenta un potencial limitado y de difícil reposición en lo material y lo que es mas grave aún, en personal especializado.

Recordando la anterior afirmación y antes de entrar a desarrollar el tema propiamente dicho, no estaría demás tener presente una serie de consideraciones que hacen a los aspectos que se revisarán más adelante.

~~No~~ Resulta ~~des~~acertado señalar que es la conducción superior de la / Nación quién mediante un ~~frío~~ objetivo análisis, determina ~~el tope~~ del costo material y político que se arriesgará~~n~~ en la búsqueda de los objetivos marcados.

En estos cálculos, aspectos tales como "el prestigio, honor, dignidad nacional, etc." son tenidos relativamente en cuenta y están permanentemente comparados con todo aquello que resulta práctico y seguro; no en vano especialistas en la materia no muestran ningún prurito ~~en~~ indicar que; "considerado racionalmente, el prestigio es un valor elástico al que debe aplicársele la concepción

(solo: sacar comparaciones con las otras FFAA

/////.-

del precio razonable".

Afirmaciones de éste tipo pueden ~~resultar~~ ser chocantes para una mentalidad militar, pues esta se nutre de los valores anteriormente mencionados a los cuales le otorga un carácter de indiscutibles. Más no siempre es así en la práctica, prueba de ello fué el conflicto con Inglaterra, en donde la FAA se empeñó a fondo en la búsqueda del objetivo asignado, en contraposición con otras instituciones que aplicaron un "juicio razonado" por demás cauteloso en sus cálculos de probabilidades.

La decisión y empeño en lo actuado por la Aviación Argentina, la llenó de orgullo y prestigio en el ambito nacional como internacionalmente, más / cómo ya fué expresado el costo resultó elevado y actualmente sus consecuencias condicionan el presente y futuro accionar del Arma Aérea.

Cómo producto de todo lo acontecido más la situación por la qualactualmente transita la Nación (principalmente en lo político y económico) es que se ha confeccionado el presente trabajo, intentando delinear un punto de vista sobre una probable evolución, en un futuro inmediato, de la capacidad operativa de / la Fuerza.

A continuación y con miras a un mejor ordenamiento de las ideas, se / expondrán estas bajo los siguientes subtítulos:

1 - Operaciones Aeromarítimas.

2 - Operaciones Aeroterrestres.

3 - Adiestramiento Aéreo.

4 - Inteligencia Aérea Operativa.

5 - Conclusiones.

OPERACIONES AEROMARITIMAS

Tratando de ser lo más objetivo posible, y según ya se dijo no quedan dudas sobre la eficacia demostrada por la FAA durante la guerra contra el Reino

////.-

Unido; más haciendo un enfoque práctico y comparando el esfuerzo arriesgado, realizado /
lo ganado y lo pérdido entre nuestra Fuerza y la Aviación de Ataque de la Armada, los navales llevaban la delantera en efectividad.

¿Porque fué así?, la repuesta no es precisamente que los pilotos de la Armada hubieran poseido una superior preparación profesional, (cómo en varias oportunidades versiones interesadas irrumpieron en la opinión pública pretendiendo empañar las relevantes acciones de la FAA;) si no que la contestación al anterior interrogante se apoya en un hecho simple y fundamental en su enunciado: La Aviación Naval contaba con un sistema de armas adecuado tanto para el medio en donde se desarrollaron las acciones como también para hacerle frente al nivel tecnológico del oponente.

Es por ello que a pesar de las escasas salidas efectuadas por los / aviones de la ARA, sus tripulaciones consiguieron hundir un navio de guerra / además de un porta contenedor y averiar un portaaviones inglés, con un coeficiente de pérdidas muy bajo; (lamentablemente una vez lanzado el último misil aire-mar no se siguió adelante con la capacidad de portar armamento ordinario que tenían las aeronaves empleadas, pués como es sabido las mismas fueron retiradas de las operaciones de combate.)

Otro aspecto que se desprende de las operaciones realizadas, es // aquel que indica que las fregatas y destructores modernos no son imbatibles; pero ¡atención! aquí se hace primordial no caer en el facilismo o autoengaño,/ pués cuando se consiguieron los mejores resultados (efectividad y supervivencia) fué en circunstancias de realizarse los ataques a navios ubicados próximos a las costas, ya que este hecho permitió utilizar los accidentes geográficos del // terreno como protección de la detección radarica británica, sumando a lo anterior los efectos del vuelo a muy baja altura, con máxima velocidad y una formación de ataque adecuada. (Espaldas sucias? antimisil.

////.-

Todas esta medidas dieron como resultado que el enemigo disponga de muy poco tiempo para concretar su reacción. Más cuando los ataques con bombas se realizaron en aguas abiertas, el nivel de pérdidas subió a casi un 50%, porcentaje completamente intolerable para cualquier fuerza aérea.

Como ya se dijo en varias oportunidades las experiencias obtenidas en Malvinas permiten aprovechar una serie de enseñanzas mas hay una que es / considerada la más importante a pesar de que su enunciado parezca una "verdad de perogrullo":.....A pesar de la gran velocidad con que pueda volar un avión, los electrones son enormemente más rápidos....pudiéndose agregar a lo anterior que cada día que transcurre se mejora la forma en que estas partículas de energía son manejadas y aprovechadas.

Estas afirmaciones implican que un alto porcentaje de la guerra moderna se efectúa dentro del espectro electromagnético y definitivamente es / éste ambiente en donde deben emprenderse ingentes esfuerzos tanto científicos como económicos, en vistas de mejorar la operatividad.

Resulta indudable que las guerras se ganan con coraje y voluntad / de combate, pero en la actualidad al combatiente debe proveérsele una serie de elementos materiales con los cuales sea factible de sacar provecho a los atributos nombrados.

Otra enseñanza ganada es también una consecuencia de la experiencia tratada con anterioridad: Es conocido que existe una zona de detección radárica; para aquellos radares emplazados en tierra oscila alrededor de 220 / millas náuticas en altura, y para los colocados en aeronaves (tipo AWAC) son aún mejores las perfomances. Estas capacidades, que la tienen nuestros posibles enemigos, según las hipótesis de guerra existentes, pueden ser disminuidas o anuladas con las siguientes medidas:

1 - Vuelos a muy baja altura y gran velocidad.

35

////.-

2 - Contramedidas electrónicas.

3 - Misiles Aire-Tierra y Aire-Mar que permitan su lanzamiento fuera del alcance del armamento de la defensa.

Indudablemente la solución ideal sería la combinación de las tres / medidas anteriores. De ser posible esto, al enemigo se le negaría una alerta / temprana precisa y en definitiva el tiempo de reacción de la defensa sería insuficiente, no sólo para su caza interceptora si no también para la defensa misilistica de mediano alcance.

Sin embargo, manteniendo el presente trabajo, dentro de un plano realista, no queda otra alternativa que reconocer que las soluciones propuestas en los párrafos anteriores pueden ser efectivas, pero para concretarlas se precisa de una gran cantidad de esfuerzos, conocimientos, experiencia, instalaciones especiales y fundamentalmente mucho dinero.

Materializar lo anterior a la FAA le significaría un esfuerzo fuera de sus posibilidades, principalmente en el aspecto de los costos; más estas / dificultades no serían las mismas si los desarrollos son llevados adelante en forma conjunta por las FFAA, CITEFA y algunas universidades y empresas de avanzada con que cuenta el país.

Es indudable que el concretar el accionar mencionado implica el / congeniar una serie de aspectos, principalmente los políticos y doctrinarios que se encuentren muy sensibilizados actualmente. Pero lo anterior resalta / imprescindible si lo pretendido es lograr una independencia, / / / / / o por lo menos una dependencia tolerable, en lo que a cuestiones de defensa se refiere, y esto, asociado a la libertad de acción que una nación pueda d disponer en el escenario internacional, ya es mucho decir en la actualidad.

NO A la fecha de las tres medidas indicadas como posibles soluciones para enfrentar las capacidades de nuestros enemigos, la FAA unicamente contaría

A la fecha y haciendo abstracción de lo que la FAA esté haciendo para la concreción de las tres medidas señaladas, es opinión del suscripto que el el procedimiento de aproximación y ataque utilizado

////.-

en forma relativa con la primera (operaciones aéreas a baja altura y gran / velocidad); ahora es opinión particular del suscripto que este método de // aproximación y ataque a los blancos ya fué utilizado por la Aviación Argentina, por consiguiente no sería desatinado pensar que nuestros oponentes actualmente deben estar acondicionando al máximo sus tácticas defensivas para anular este modo de acción.

HO

mueve a afirmar que es correcto el camino que busca enfatizar el desarrollo de

~~Ante la conclusión anterior, se estima qu el énfasis debe ser // puesto en desarrollar las~~ C.M.E. y también [de] un misil aire-mar/aire-tierra cuyas perfomances permiten su lanzamiento fuera del alcance de los sistemas de armas antiaéreos tales como: el CROTAL, ROLAND, SEAWOLF, RAPIER y el cañón / PHALANX o similares.

HO

No estaría demás recordar aquí que el término gran velocidad, tiene un alcance relativo pués éste se encuentra atemperado por los elevados consumos, limitaciones del armamento versus la velocidad indicada, etc.

OPERACIONES AEROTERRESTRES

La aviación de empleo táctico le permite a las FFSS aumentar su / potencia de fuego, la capacidad de maniobra de sus unidades y lograr la protección contra la acción aérea del enemigo, por medio de actividades que globalmente podrían ser encuadradas en diversas tareas; en aras de la brevedad es posible expresar que estas tareas le otorgan a la FF.SS: Apoyo de Fuego, / Información y Transporte Aéreo.

Hasta aquí bajo el subtítulo que cubre esta parte del presente / trabajo, únicamente se ha resumido en forma más que breve, lo que enseña la documentación en vigencia sobre Operaciones [de Apoyo Aéreo] ~~Aéreas Tácticas~~, más el suscripto considera necesario profundizar un poco sobre las tareas de Apoyo de Fuego / Cercano (Ataque Aéreo Cercano y Cobertura), a la luz de la experiencias tomadas del conflicto del Atlántico Sur.

////.-

El Apoyo de Fuego Cercano incide en forma inmediata en el curso de los combates de superficie, pués su efecto está dirigido contra las formaciones del enemigo que se oponen directamente al accionar de las propias.

De esta realidad se desprende que la aviación táctica tiene que / actuar fundamentalmente con rapidez y precisión, además de aportar el poder de fuego necesario para solucionar el problema.

Lo anterior exige una serie de requisitos básicos de empleo, que / si bien en la teoría han sido perfectamente enunciados, en la práctica las cosas se dan muy diferentes.

Las fuerzas entregadas al accionar conjunto deben estar enmarcadas por una Unidad Doctrinaria que permita, como lo exigen los "requisitos básicos", una integración y coordinación de los esfuerzos, un conocimiento recíproco y una profunda voluntad de cooperación.

Una de las criticas más duras realizadas por aquellos que analizaron lo actuado en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, señala que el Apoyo de Fuego Cercano no rindió según lo deseable pues se dieron una serie de inconvenientes, desconocimientos y desinteligencias entre las tripulaciones aéreas y las FF.SS, que impidieron en reiteradas ocasiones que la misión se concretara; como ejemplo se puede señalar la carencia por parte de las / fuerzas terrestres de demarcación de la línea Principal de Combate, señalamiento correcto del blanco, señalamiento de las fuerzas propias, etc.

Las razones expuestas en la crítica comentada fueron casi todas / de real valía, si se hace obstracción de las limitantes condiciones meteorológicas que imperaron en un alto porcentaje de los días que transcurrieron desde el desembarco hasta la recaptura de Pto.Argentino.

Un trabajo coherente de adiestramiento conjunto rápidamente puede eliminar los inconvenientes y males sucedidos, más poco podrá hacer sobre /

/////.-

otros aspectos que están muy presentes en el Apoyo de Fuego Cercano y que son factores limitantes en este tipo de tareas.

A continuación se tratará de ahondar en estos aspectos negativos,/ tomando principalmente como base las experiencias reales, tanto propias cómo ajenas.

En primer lugar el comandante terrestre que solicita el apoyo aéreo en circunstancias en que ya se está desarrollando el combate de sus fuerzas con las del enemigo, además del cúmulo de problemas con que se encuentra, está presente el no poseer una idea precisa de la ubicación exacta de las posiciones propias y del enemigo; generalmente tampoco tiene información segura del tipo de armamento antiaéreo con que cuenta este. Idéntica situación / puede imperar con el control detallado del movimiento, de los elementos propios hacia y desde la línea principal de combate. Otro aspecto importante, / es el tiempo transcurrido desde que la unidad de superficie solicita el apoyo aéreo hasta que este es recibido. Debe advertirse que generado el pédido, el mismo asciende en la línea de comando del solicitante y arriba a un Centro Coordinador de Apoyo de Fuego. Es aquí, donde luego de cotejarse el requeri-/miento con otros del mismo tipo procedente de diferentes unidades, se toma / la decisión y se envía la orden fragmentaria a la unidad aérea que corresponde. El preparar el vuelo requiere un tiempo que nunca puede llegar a ser menor / de 20 minutos desde que se recibe la órden hasta que se está despegando; viene a continuación el tiempo de navegación hasta el punto inicial dependiendo este de la distancia entre el aeródromo y los objetivos.

Como puede observarse en estos casos una de las características de las fuerzas aéreas, la "Acción Inmediata" resulta relativa pues la inevitable demora existe. Suponiendo que esta sea de una hora hasta arribar al objetivo: un buque puede haber recorrido más de 20 millas náuticas, una columna de vehículos más de 30 Kms, etc. La forma de eliminar estas demoras fueron amplia

////.-

mente estudiadas y se buscaron diversas soluciones como ser el colocar perma nentemente una sección de aviones en vuelo, más ello no aminoró en muchosel tiempo de reacción generando en cambio una serie de nuevos problemas como por ejemplo la elevación de los costos en material, disminución de la seguridad de la operación y otorgando además una mayor probabilidad de que sea inter- ferida la tarea.

Hasta ahora se han revisado algunos de los inconvenientes que pro duce la inevitable demora en la reacción; a continuación se tratará de iden tificar los aspectos negativos que las tripulaciones aéreas deben afrontar / en el cumplimiento de estas tareas y nada más conveniente para ello que colo carse en el lugar de los pilotos; de hacerlo así lo primero que uno puede / encontrar es que se sobrevolará una región que casi con seguridad no conoce, en la cual la aproximación deberá ser en vuelo muy bajo a gran velocidad a / fin de lograr la sorpresa y eliminar una posible interceptación con cazas o misiles enemigos. El control de la navegación en estas condiciones se torna dificultoso y es de esperarse que éste no se agrave con una meteorológia ad versa, oscuridad, presencia de humo, bruma, polvo en suspensión etc.

Pero supongamos que con precisión se llega hasta el punto a partir del cual los aviones son guiados por el Oficial de Control Aéreo Adelantado, el cual desde una cubierta puede estar observando el objetivo material; por me- dio de su equipo radioeléctrico refiere el blanco a los caza-bombarderos y ø otorga los datos para el tramo final de la navegación mas aquellos adiciona- les con respecto a las fuerzas propias. Por breve que sea este tráfico radioe- léctrico es factible de ser interferido y su emisora radiogoniometrada y ata cada (una abultada experiencia sobre ello se adquirió en Malvinas). Quizás / no resulte reiterativo indicar que estas instrucciones finales son las más / importantes para los pilotos; pués con ellas viene la actualización final del blanco y todas las variaciones que pueden haberse dado en la línea de comba-

te en el lapso transcurrido desde que se originó el requerimiento.

Por estadísticas desarrolladas en la USAF, la visualización de / blancos relativamente pequeños en las condiciones descriptas hasta ahora, / arrojan un resultado bastante pobre disminuyendo aún más las probabilidades cuando están desmejoradas las condiciones meteorológicas.

Desde ya que ante una duda en la adquisición del blanco, no es / recomendable el tomar altura con la finalidad de visualizar el objetivo, / pués las posibilidades de un derribo aumentan en gran forma ante los ade-/ lantos de la misilística moderna o la caza interceptora enemiga.

Tampoco resultaría saludable el deambular por la zona del blanco tratando de visualizarlo en forma efectiva pues a los posibles efectos de las armas del enemigo se suma la amenaza de las armas de superficie propias, las cuales por error y ante la tensión de la situación pueden abrir fuego / sobre las aeronaves propias, Ejemplo de lo anterior, hubo en todos los conflictos y lamentablemente la FAA, los vivió en carne propia durante las operaciones desarrolladas conta lo británicos.

Quizás un método eficaz para señalar el punto a apuntar sea por medio de fumígenos lanzados desde morteros, más esta medida pierde en parte su eficacia en zonas ventosas (nuestro extremo sur) o zonas boscosas (nuestro / extremo norte).

Ante todos los aspectos presentados, con seguridad en la mayoría de los casos las tripulaciones aereas no pueden atacar con precisión los blancoes indicados y menos aún comprobar el efecto de sus ataques; asimismo de acuerdo al cálculo de probabilidades y presumiendo que haya podido avistarse correctamente el objetivo, hay que recordar que se necesita una gran cantidad de armamento a ser lanzado, lo cual implica un elevado número de aviones en el aire para batir objetivos pequeños. Tratando de efectuar una síntesis de

////.-

lo expuesto hasta aquí, las posibilidades de batir un blanco asignado en este tipo de misión son escasas con la contraparte de que lo arriesgado es grande si se efectúa una abstracción del valor operativo que pudiera poseer el objetivo en si, pués en definitiva se está operando con aviones cuyo costo oscila entre siete a diez millones de dolares, además de la eventualidad de perder una tripulación cuyo valor es incalculable, en comparación al costo de un mi-/sil de corto alcance en cual puede valer alrededor de veinticinco mil dolares y accionado por un operador cuya demora en instruirse no puede haber superado los tres meses.

Lo presentado hasta aquí parecería indicar que no queda otra solución que dejar librada a las FF.SS a su propia suerte salvo que el valor del objetivo a batir sea extremadamente elevado; más este no es el ánimo del autor del presente trabajo, si no que por el contrario se busca encontrar la / solución mas adecuada al problema, pudiendo en forma general avisorarse algunas que se enunciarán a reglón seguido.

Desarrollar misiles de corto y mediano alcance superficie-superfi-/cie con movimiento autónomo (sobre vehículos,orugas, acoplados, etc.), sería una solución adecuada, salvando el inconveniente de la demora y los costos / que implica el proyecto.

Otra probabilidad se apoya en misiles aire-superficie de mediano / alcance con la fase final de vuelo con guiado por T.V. El inconveniente mayor estriba en la relación costos/eficacia relativa, pues sus posibilidades decrecen con visibilidad reducida (oscuridad, humo, mala meteorología, etc.).

(x) ——— aquí.

Por último otra solución factible de aplicarse es el uso de helicópteros artillados con misiles de corto alcance.

A juicio del suscripto, este quizás sea el método más viable para eliminar en gran medida los problemas que afectan a los cazas-bombarderos /

empeñados en tareas de Apoyo de Fuego Cercano; pués si bien carecen de una / velocidad adecuada su versatilidad le permite disponer de un total aprovechamiento de los accidentes geográficos, aterrizar en casi todo tipo de terreno, y una vez ubicado el blanco (quizás a veces hasta personalmente por el piloto junto al OCAA) exponerse el tiempo necesario para efectuar la puntería, / lanzar el misil y volver a ocultarse.

Desde ya que esto merece un estudio mucho más completo que el aquí enunciado, pero es innegable que por las características particulares de los helicópteros, el uso en esta función es muy posible de hacerlo con buenos resultados, no en vano en la actualidad existen en el mercado internacional, / una apreciable cantidad de helicópteros de los llamados de ataque, tanto para tareas aire-tierra como aire-mar.

Ante todo lo dicho aparece un interrogante, ¿ de que sirven entonces los caza-bombarderos?, una repuesta valedera podría ser la que indica / que estos se constituyen en una de las mejores herramientas para efectuar / interdicción en la zona de comunicaciones del enemigo o en la concentración de los apoyos logísticos para la 1ra. línea de combate, en lo que al campo / táctico se refiere.

ADIESTRAMIENTO AEREO

Durante las operaciones aéreas desarrolladas contra los ingleses, muchos fueron los índices que mostraron la calidad del personal de aviadores de la FA en las tareas aire-tierra y aire-mar. Las largas navegaciones sobre el agua a alturas mínimas, sin ningún tipo de apoyo externo y con poco equipamiento de abordo; los acercamientos y sus correspondientes corridas finales de lanzamiento a muy poca distancia de los blancos con el posterior pasaje sobre ellos y enmarcando todo lo anterior con una autonomía muy limitada, ponen de relieve principalmente dos aspectos: la real valía moral y profesio

////.-

nal de las tripulaciones, cómo también las limitaciones, en algunos aspectos de los medios empleados. Pero en cambió en esas circunstancias, el rendimiento alcanzado en el combate aire-aire no fué exitoso a la luz de los resultados obtenidos, debido / principalmente a una serie de causas que no resultan dificiles de apreciar, a juicio del suscripto, y que se enuncian a continuación:

1 - Precisa elección por parte del enemigo, del lugar y la oportunidad / adecuada para enfrentar a los caza-bombarderos propios.

2 - Limitación técnica de los medios propios con respecto a del oponente.

3 - La ausencia de una política de adiestramiento en combate aire-aire, / actualizada y de una general y vigorosa aplicación, y además exigente en la búsqueda de resultados positivos.

Estos tres aspectos merecen un tratamiento individual con la finalidad de ampliar los conceptos en ellos encerrados.

En el primero de los casos no pudo haberle costado demasiado a la conducción británica, posterior a haber realizado el estudio de las capacidades del oponente, concluir en que la casi totalidad del armamento ofensivo / argentino, ya sea para ataques a objetivos marítimos como terrestres, eran / cohetes y bombas de caida balística (poco alcance) lo que implicaba que los aviones que la portarían deberían bajar y acercarse enormemente para su lanzamiento. Esta situación significaba entrar holgadamente dentro del alcance / de las armas antiaéreas y además el ubicar a los atacantes dentro del entorno en el cual los aviones Hárrier y Sea Harrier tienen una óptima capacidad de maniobra por sus particulares características aerodinámicas y de empuje. A lo anterior hay que sumar la capacidad ofensiva que le otorga al avión Sea Harrier, poseer el radar de adquisición de blanco Blue Fox asociado con el / auto director del misil de última generación AIM9L "generosamente" proporcionado por los EE.UU a las fuerzas colonialistas.

////.-

Con respecto al segundo de los aspectos nombrados, algo de el indirectamente fué ya mencionado en el tratamiento del punto anterior al hacerse referencia al empuje, aerodinamia y armamento; habría que agregar que junto / a esas capacidades británicas también estaba a su favor la carencia en los / aviones propios de medidas y contramedidas electrónicas y lo que es más crítico aún la angustiante situación producida por la falta de combustible extra / para el combate aire-aire, pués se operaba al máximo del radio de acción y / desechando los mínimos de seguridad que de ese hecho se desprende, tanto en los despegues como en los aterrizajes.

Podemos a continuación comenzar el tratamiento del tercer aspecto, quizás el más importante en estos momentos al pensar en el futuro adiestramiento de la Fuerza, tomando un acontecimiento que es un producto de lo vertido en el punto anterior y que fué lo ocurrido en la realidad; lós combates aéreos cómo lo indica virtualmente el término se dieron en unas pocas excepciones y estas, salvo en dos oportunidades, cuando ya no quedaba otra alternativa que hacer frente al enemigo por la ubicación que éste tenía con respecto / a los aviones propios.

¿Porqué sucedió esto?, pués simplemente por que no se contaba con / combustible suficiente y armamento adecuado, al ser interceptado los aviones propios (cargados con tanques y bombas) como para ejecutar con posibilidades de éxito un combate aire-aire, entrándose por ello a evolucionar en contra / del oponente en inferioridad de condiciones y cuando ya no quedaba otro recurso. A algún lector no especialista en caza-bombarderos, quizás al momento esté pensando que el autor de este trabajo está omitiendo al manifestar que / todo caza-bombardero cuenta con la posibilidad de eyectar total o parcialmente sus cargas externas; esto es correcto y así ocurrió en los hechos, cuando fué posible hacerlo, más no por ello hay que pensar que las posibilidades de

////.-

éxito se igualaban, pués un sinnúmero de detalles negativos para los pilotos argentinos seguían manteniendo especial ingerencia, como ser: el problema / combustible remanente que permanecía con toda su vigencia; especialmente este detalle incidía sobre los aviones del tipo Mirage pués penalizaba casi / completamente el uso de la P.C. privando con ello el utilizar un 30% del empuje disponible ante un oponente que estaba en su mejor zona de evolución / con una mayor capacidad de aceleración que la propia, aún con P.C., más el efecto adicional de sus toberas de escape orientables y portando el mejor mi-/sil de combate aire-aire que existe.

Otro elemento fundamental en contra, resultaba la sorpresa recibida por las tripulaciones interceptadas, las cuales en esos instantes esta-/ban concentradas en la aproximación final del ataque a los objetivos navales o terrestres. En la gran mayoría de los derribos propios sufridos, los pilotos no se enteraron de la presencia del enemigo hasta sentir el impacto de los misiles, mientras que aquellos que consiguieron detectarlos visualmente, ya el contrincante estaba generalmente en una posición favorable y lanzando el AIM9L. Es necesario tener presente las condiciones meteorológicas adversas que imperaron preferentemente en la zona de combate.

El tratamiento del tema hasta aquí efectuado pudiera parecer, en base a todos los aspectos en contra, que tuvo la FAA en la Batalla de Malvinas, que no habría nada que corregir con respecto al adiestramiento aire-aire, más esta última afirmación merece un rotundo NO, pués no poseía la Fuerza una capacidad igualmente desarrollada a sus máximas posibilidades en el rubro aire-aire con respecto al buen nivel logrado en el tema aire-tierra.

¿Cuales son las causas de que esto ocurrió y aún todavía hoy no / haya sido solucionado convenientemente de acuerdo a lo deseable?; varias / pueden ser las respuestas a este interrogante y a continuación se intentará

////.-

enunciar algunas: la primera puede ser la repetición de lo ya enunciado: la ausencia de una política de adiestramiento conveniente en aire-aire; ¿Que se entiende por política conveniente?: una que desarrolle un vigoroso incentivo en / elementos puestos a disposición de las tripulaciones para mejorar su capacidad aire-aire como ser: asesores adecuados en la materia (por medio de cursos o / contratos) material apto para el trabajo y su posterior análisis (misiles de / ejercicio, cineametralladoras, tiro aire-aire, etc.) dar preponderancia a la / práctica del aire-aire dentro de las D.I.U. y fundamentalmente exigir y corroborar la obtención de niveles y resultados definidos en el tema.

Otro elemento positivo es la amplia difusión e intercambio de experiencia en vuelo y en tierra, entre los diferentes escuadrones de combate.Algo de ésto se ha comenzado a efectuar con los ejercicios de comprobación de / perfomances realizados, pero el suscripto es de opinión que la práctica de los mismos debe ser más continuada. Lo anterior correctamente encausado fomenta la competencia y la agresividad bien entendida, que deben imperar en los escuadrones de combate.

Como un aspecto primordial para ser incorporado dentro del estudio / completo y profundo del aire-aire, se desprende el aprovechamiento máximo de / todas las experiencias, buenas y malas, adquiridas durante el último conflicto. Esto último se estima no fué utilizado por la Fuerza en toda su magnitud, de / manera organizada y sujeta a un método de trabajo, si no qué por el contrario los escuadrones intervinientes, en base a sus experiencias parciales implementan en forma particular diversas teorías y técnicas de aplicación; este esfuerzo legítimo de por sí, debería ser encauzado y dirigido por quién le corresponda, a fin de que la calidad y cantidad del producto que se recoja sea elevada / y al mismo tiempo difundida en el ámbito de las Unidades de Combate.

Como se dijo anteriormente muy pocas fueron las situaciones de comba

////.-

te aire-aire sucitadas, pués la mayoría de las veces todo se limitó al dispa-/ ro de los misiles desde unos 2.500 á 3500 mts, siendo tal hecho generalmente / no advertido por los pilotos hacia los cuales iban las armas dirigidas; del / ¿por que? se llegó a tales condiciones son varias las conclusiones factibles / de obtener. Veamos algunas de ellas y sus posteriores deducciones.

Para todos aquellos que tuvieron que cumplir misiones de ataque a / objetivos navales o terrestres británicos, no les resulterá desconocido la necesidad imperiosa que existía de arribar con precisión al lugar del objetivo, a fin de aprovechar al máximo la sorpresa dentro de un ambiente sumamente denso en lo que hace a armamento tierra-aire a disposición del enemigo. El Llegar con un error de dos a tres millas náuticas equivalía a servir de blanco,/ durante un tiempo adicional, a varios sitemas de armas antiaéreas tanto embarcadas como terrestres.

Lo anterior imponía a los pilotos que una gran parte de su atención sea aplicada a efectuar la navegación de aproximación a los blancos en la forma más exacta posible en un ambiente hóstil no sólo por la presencia del enemigo, si no también meteorológicamente hablando en la mayoría de los casos.

El tipo de formación y nivel de vuelo adoptados para el ataque, especialmente a los buques británicos, si bien resultaba adecuado para esta finalidad no lo era así para disponer una vigilancia adecuada del espacio aéreo / por el cual se transitaba. De lo expuesto hasta aquí surge un problema tan / viejo como el combate aéreo, "A través de la historia del combate aéreo, un / hecho ha permanecido inmutable: la mayoría de los pilotos son abatidos sin / que se den cuenta de la presencia del atacante".

Todo piloto de caza conoce que es fundamental poner toda la atención sobre el enemigo durante un combate aéreo, por ello se expresa que resulta / más fácil derribar a un avión sólo, en un combate de dos contra uno, no por

////.-

la inferioridad numérica del avión único, si no principalmente porque su piloto debe dividir su atención entre dos amenazas.

Al respecto un piloto de caza de la II Guerra Mundial expresó..... "El mirar hacia atrás en un combate aéreo es una necesidad absoluta....Sin / embargo, es malo emplear todo el tiempo mirando hacia atrás. La idea en que se basa el avión de caza es la de buscar al enemigo y destruirlo. Un piloto nunca logrará ese objetivo mirando hacia atrás todo el tiempo".

¿Cuales son las posibles soluciones a considerar sobre esta realidad?. Hay varias que se han empleado a través de la historia de los combates aéreos: El observador ametralladorista en el puesto trasero y de espaldas al piloto, como también en tandem tanto en aviones de la I y II Guerra / Mundial, desechados en su momento por las limitaciones de tamaño, peso y empuje disponibles que tenían antiguamente los aviones, más este proyecto fué reflotado, pués esas limitaciones tecnológicas lograron ser ampliamente superadas en la actualidad, quedando además al parecer demostrado por los en-/ sayos realizados en simuladores, las bondades de las tripulaciones de los cazas biplazas sobre los monoplazas en lo que al combate se refiere.

Otro encuadre al problema de la atención en el combate, descansa es una solución de vieja data, el avión numeral o ladero. Esta idea de un as alemán de la I Guerra Mundial, el Capitán Oswald BOELCKE, fué a consecuencia de haber advertido la necesidad de una total concentración para derribar al enemigo por una parte y por la otra el hecho de que esta concentración demandaba irremediablemente el olvidarse de observar que ocurría a sus espaldas./ Necesitaba para ello alguien que lo hiciera en su lugar; este fué el naci-/ miento del sufrido y atento numeral cuya función primordial fué y es la de / apoyar y asegurar el trabajo que realiza el guía.

49

////.-

Volviendo ahora a la realidad de nuestra Fuerza, y ante la certeza de que al parecer durante un tiempo bastante prolongado habrá que contentarse con los medios que actualmente se disponen, o a lo sumo con estos y algunos de de características similares que pudieran incorporarse, una de las soluciones al problema de mejorar el rendimiento en el aire-aire, además de // las propuestas hechas en páginas anteriores, pareciera descansar en un total trabajo en equipo tomando cómo unidad mínima de trabajo la sección (dos / aviones).

Esto no resulta ninguna novedad en los programas de adiestramiento aéreo de las Unidades, pués figura en ellos, mas por diversas circunstan-/ cias (disponibilidad de aviones, experiencia en el tema, el no exigir resultados en los diferentes niveles, etc.), ésta práctica en particular no fué / tomada con toda la seriedad que merece, quedando poco a poco postergada ante otros patrones de adiestramiento aéreo.

Otra solución factible de ser dados al problema enunciado, sería / la de proporcionar a todas las salidas efectuadas por los cazas-bombarderos hacia objetivos que se presumen muy bien defendidos, una escolta aérea.

Se estima que si durante las operaciones aéreas realizadas en Malvinas, hubiera sido posible contar con una escolta aérea para los aviones / atacantes, los derribos habrían sido mucho menos de los que en realidad sucedieron.

INTELIGENCIA AEREA

Un filósofo chino, supo expresar hace mucho tiempo la siguiente // idea: El conocerse asimismo y al enemigo otorga todas las probabilidades de obtener la victoria; el conocerse asimismo pero no conocer el enemigo permite únicamente disponer de la mitad de las probabilidades de ganar; por último el desconocerse asimismo como así también al enemigo permite una seguri-

a uno mismo

////.-

dad,...la de perder.

Esta cita resulta sumamente gráfica y ha tenido y tiene una enorme vigencia, abarcando en sus terminos a nuestra FAA.

La brecha que hasta nuestros días había reinado entre los organismos de inteligencia y las unidades operativas ha comenzado a cerrarse gracias a que se han tomado medidas acordes al problema por parte de los niveles de / conducción superior. Más no es poco lo que aún falta para lograr estructurar lo que podría llamarse una total "conciencia de inteligencia aérea operativa"

Resulta muy común el escuchar a las tripulaciones de las unidades de combate, afirmar que los organismos especializados no se esfuerzan por / mejorar el nivel de la inteligencia aérea; y esto podría ser una realidad,/, más la culpa de ello estima quién aquí suscribe, en parte es compartida por las mismas unidades de donde emana la crítica, pués estas muy pocas veces,/ salvo bajo la presión de un posible conflicto, originaron requerimientos de información hacia los organismos mencionado. Este hecho produce como efec-/ tos, una virtual situación de pasividad para elaborar inteligencia aérea / operativa de utilidad a los pilotos de combate. Asimismo y retomando lo expuesto con anterioridad, el aspecto de fomentar una "conciencia de inteligencia aérea" como producto de un programa cuidadosamente elaborado en particular para las tripulaciones aéreas, y otro no menos importante de "contra inteligencia" para todos los integrantes de las unidades en general, pareciera presentarse como una necesidad prioritaria débido a la baja aten-/ ción que se le ha dado a estos temas.

El uso diario de la sala táctica por parte de las tripulaciones,/ la protección de toda información ya sea clasificada o no, la observancia / estricta de las normas de seguridad, etc., ~~son~~ es necesario que sean práctica

mente enseñadas y lo que es igual de importante, exigidos en los resultados./ Es preciso que el sistema a montar, no caiga en un error (que suele ser bas-/ tante común) de hacer ostentación de una aparatosa estructura de eficiencia / que al final resulte falsa, si no que por el contrario lo deseado es practici dad y efectividad.

También se estima conveniente la presencia diaria o periódica del Oficial de inteligencia aérea en la reuniónes previas al vuelo de caracter / general que son realizadas por los escuadrones operativos. En dicha oportu-/ nidad deben ser comentadas nuevas informaciones sobre los posibles oponentes o repasarse conocimientos sobre su potencial, armamentos, objetivos, etc.

Tomando como ejemplo las publicaciones aparecidas luego de la Gue rra del Atlántico Sur, de origen británicas, se aprecia la facilidad con que estos accedieron a información de nuestro material aéreo por el solo hecho / de cotejar fotografías en donde aparecían matrículas de aviones, escudos de unidades aéreas, etc. Ante este hecho se cree práctico eliminar toda inscrip ción del tipo en los aviones de la FAA; y sin pretender caer en el exceso, / es opinión del suscripto que sería recomendable hasta la eliminación de las escarapelas en los planos y fuselajes de los aviones de caza interceptora y caza bombardero por la razón siguiente: las mismas facilitan la ubicación / del avión y la actitud sostenida por el mismo en el momento de ser avistado (especialmente en combate aire-aire), sobre todo visualizándolo del lado // del extrados, como consecuencia del fondo oscuro que la pintura mimetizada presenta; de ser efectuado lo anterior como distintivo de nacionalidad uni camente quedaría la bandera en el timón de dirección.

CONCLUSIONES FINALES

De los varios aspectos revisados en este trabajo a continuación / se remarcarán las conclusiones que se cree son las más importantes, para ser

////.-

tenidas en cuenta, siendo necesario recordar que estas han surgido a la luz / de las actuales circunstancias en que vive la Nación con todo lo que ello implica en los aspectos políticos, científico, industrial y económico.

Asimismo se aclara que el carácter de los mismos está dirigido a / un futuro inmediato y para nada se ha tratado de efectuar una previsión sobre un desarrollo mediato o a largo plazo de la FAA. La redacción de estas con-/clusiones finales se efectuará a continuación, bajo la forma de requerimientos a los efectos de acentuar las carencias, que a juicio del suscripto, // existen en este momento.

OPERACIONES AEROMARITIMAS:

1 - Diseñar y construir, adquirir, utilizando en lo posible las / capacidades con que cuenta el país, un armamento (misil) de / mediano alcance que permita su lanzamiento con probabilidades de éxito, fuera del alcance del armamento defensivo.

2 - Dotar a los aviones de combate cómo mínimo con C.M.E. de carácter pasivo.

3 - Prever el desarrollo de nuevas técnicas de ataque a objeti-/vos navales y terrestres, pués el enemigo con seguridad a la fecha está preparado para anular las empleadas anteriormente en operaciones (mínima altura y gran velocidad).

APOYO DE FUEGO CERCANO

1 - Salvo circunstancias u objetivos especiales, la aviación de caza bombardeo no debe ser empleada en apoyo de fuego cercano; en su reemplazo se estima como posiblemente viable la utilización de helicópteros de ataque.

ADIESTRAMIENTO AEREO

Desarrollar una decidida política de adiestramiento aire-aire con

////.-

con su consiguiente control de resultados por medio de:

a - Dentro de las limitaciones actuales, otorgar la máxima capacidad de medios disponibles para desarrollar el adiestramiento/ aire-aire (misiles de ejercicio, cine-ametralladoras, tiro / aire-aire, etc.).

b - Prever intensificar en los programas de adiestramiento (DIU,/ DATT, etc), el trabajo por secciones o escuadrillas en el patrón aire-aire.

c - Estructurar el trabajo coordinado entre unidades de caza-bombardeo y caza-interceptores, a fin de lograr el máximo entendimiento con la escolta aérea, tanto en el rol de defensa de los atacantes, cómo para colaborar con los mismos en su ata-/que a los objetivos materiales por medio del engaño, saturación de defensas, etc.

INTELIGENCIA AEREA

1 - Intensificar al máximo la adecuación y uso de la Sala Táctica en las unidades de combate.

2 - Integrar en forma decidida a los oficiales de inteligencia / aérea, a las actividades desarrolladas por los escuadrones / aéreos.

3 - Llevar adelante un programa destinado a incrementar una "conciencia de inteligencia aérea" de las tripulaciones en particular y una de "contrainteligencia" en general que abarque / a todos los integrantes de la unidad/es.

Por último y como una conclusión que abarca todos los ámbitos por / donde transitó el presente trabajo, podría indicarse que sería muy reditaable el aunar las experiencias de combate que reunieron las unidades que intervi

////.-

nieron en la Guerra contra el Reino Unido, incluyendo aquí una especialidad que tuvo una actuación más que destacada en el conflicto, nuestra Artillería / Antiaérea.

De concretarse lo anterior bajo la forma de simposios, clases, / intercambio de experiencias, etc., es indudable que el producto que se recogerá servirá para mejorar operativamente a las unidades, otorgando ade-/ más elementos de juicios de gran valor para orientar el adiestramiento en / circunstancias como las actuales, en que las horas disponibles en los sistemas de armas en operación son escasas y por demás valiosas.

Mayor GUILLERMO ADOLFO DONADILLE
Jefe Escdr. "55" M-III C

ARA -

CONFERENCIA

28/11/83

Alte (R) H.A. MAYORGA

Escuela de DEFENSA

Escuela de Defensa Nacional

BUENOS AIRES, 21 de diciembre de 1983.

OBJETO: Informar

AL JEFE I PERSONAL DEL ESTADO MAYOR GENERAL.

Adjunto elevo al señor Jefe la desgrabación de la conferencia dictada por el Contralmirante (R) D H.A. MAYORGA sobre el tema "EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR".

Dicha exposición se realizó el día 28-NOV-83 ante los integrantes del XXXI Curso Superior de Defensa Nacional.

Asimismo adjunto copia del programa semanal de actividades con el que se dió por finalizado el mencionado curso y en el cual se puede apreciar que no se había previsto invitar a exponer sobre el conflicto Atlántico Sur, a las otras dos FF.AA.

Teniendo en cuenta los conceptos vertidos por el expositor de la Armada, elevo al señor Jefe la conferencia que cuestiono a sus efectos.

CARLOS GUILLERMO VELASCO
COMODORO
JEFE DPTO. ASUNTOS ACADEMICOS

MINISTERIO DE DEFENSA
ESCUELA DE DEFENSA NACIONAL
XXXI° C.S.D.N.

BUENOS AIRES
28 NOV 83

PROGRAMA SEMANAL N° 36/83
(Del 28 Nov al 01 Dic 83)

DIA	HORA	ACTIVIDADES	A CARGO DE:
LUN 28	0900 1300	CONFERENCIA El conflicto del Atlántico Sur.	Cl (R) HORACIO ALBERTO MAYORGA
MAR 29	0900 1300	Práctica de la Ceremonia de Clausura del Curso. (Salón Almirante Brown).	JEFE DE CURSO
MIE 30	0900 1300	A disposición del Jefe de Curso.	JEFE DE CURSO
JUE 01	1000 1300	Ceremonia de Clausura del Curso. (Teatro Nacional Cervantes)	DIRECTOR DE LA EDN Y PLANA MAYOR

HERIBERTO JUSTO AUEL
Coronel
Jefe CSDN

ESCUELA DE DEFENSA NACIONAL

CONFERENCIA DICTADA POR EL SEÑOR ALMIRANTE (R) H.A. MAYORGA SOBRE EL TEMA "EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR" EL DIA 28/11/83

Por suerte el Capitán Negrete me había avisado de cuál eran las personas que podían escuchar ésto hoy. Y me alivió de algo que pesa mucho sobre todos los que tienen que ver con este tema de Las Malvinas. Y me dijo que con Uds. se puede hablar con franqueza.

Cuando yo me refiera a cosas que no se pueden repetir afuera, las notas que Uds. tomen, porque pueden tomar las notas que quieran, realmente no se pueden repetir afuera. Porque para nosotros, la gente de uniforme, la gente de las Fuerzas Armadas, es muy doloroso llegar a la conclusión que no hemos sabido hacer lo que tendríamos que saber hacer.

De manera que si nosotros en este país, "antifuerzas armadas", que las ponen en la picota... toda aquella gente que nos dijeron: a los guerrilleros hay que matarlos como sea. Pero que ahora quieren investigar quíen fue que mató a los guerrilleros. Tenemos dos formas de dar esta conferencia. Citándole todo lo bueno, lo lindo, hablándoles únicamente del Exocet, del valor, de gente que pelea hasta lo último. Cosa que los argentinos no saben, sin abandonar las posiciones, o del valor de nuestros pilotos de la Fuerza Aérea; y guardarnos todo lo malo. Y entonces Uds. alumnos de una Escuela de Defensa, se irían con la mitad del panorama nada más.

Para yo ser absolutamente franco, tengo que tener la certeza de que si hay alguna parte que es para el conocimiento de Uds. pero no para divulgar, se lo voy a especificar así. Todo lo demás lo pueden repetir porque he sido autorizado para ello.

Si yo volviera a nacer, volvería a entrar en la Marina. Aunque sea como conscripto. Y les digo ésto porque es impresionante la seriedad conque la Armada encaró el trabajo después de la derrota. Es difícil asimilar una derrota. Sobre todo es difícil asimilar una derrota cuando las tres Fuerzas Armadas después del conflicto buscan un rédito político y presupuestario. Y cada una de las Fuerzas habla mal de las otras dos. Y publican mentiras. Esto para los que estén tomando apuntes pueden decir; el Almirante Mayorga dice tal cual; "que las tres Fuerzas publican mentiras sobre las otras, inclusive, artículos, hasta últimamente algunos donde se habla de tal forma en que parece que una de las Fuerzas podría haber ganado la guerra si no hubiera sido interferida por las otras dos." Se quiere hacer parecer al Ejército como el patito feo

///

de Las Malvinas, y no es así. Y tengo el pleno convencimiento que ni la Armada ni la Fuerza Aérea ni el Ejército son los únicos culpables de esta gran derrota. Y tengo también por seguro que ni la Armada, ni la Fuerza Aérea, ni el Ejército saben bien cómo pelearon sus hombres. Y ésto es una pena.

Y les decía que estoy orgulloso de pertenecer a la Armada, porque no bien terminó aquello de Malvinas, la Armada creó un cuerpo especial a quien llamó Comisión de Análisis*de Combate, 14 miembros que pasaron toda la información,informaciones, declaraciones con autoridad para citar gente a declarar. A todo lo metió en una computadora. De manera que en este momento se puede decir que la Armada empieza a saber cómo tiró cada tiro. Lo tiró bien? lo tiró mal? Lo tiró mal, porqué lo tiró mal? Cuáles fueron las causas que influyeron? Qué pasó para que de repente perdiéramos una guerra que aquí en la Capital Federal aparecía como que estuviéramos ganando.

Esta es la Comisión de Análisis**de Combate. Y, yo, lo que voy a repetir, lo cual estoy autorizado, son las conclusiones que ha sacado la Armada sobre la guerra. Más otras, que vienen ligadas, porque citamos a gente de la Fuerza Aérea, y citamos a gente del Ejército, a que vengan a declarar a esta Comisión. No, a declarar, sino a aclararnos puntos que nosotros por sí solos no podemos tener. Tenemos una visión naval que habría que complementarla con las demás.De manera que es un poco el tronco de lo que se les puede referir, es lo que la Armada va sacando como conclusión. Y necesitaríamos y no se va a lograr porque está visto que la conjuntez en las Fuerzas Armadas está todavía muy lejos. No sólo está lejos la conjuntez, sino que está demasiado cerca una especie de mala intención en cuanto a reconocer públicamente los errores.

Por eso es que los argentinos no sabemos qué es lo que pasó realmente en Las Malvinas. Y ésto es una pena. Porque hay que ser grande en la victoria, todavía no nos hemos probado, pero, hay que ser grande en la derrota también. Y nosotros los argentinos hemos probado que tenemos una pequeñez que horroriza, que espanta. Nos ha importado más el conscripto que disparó cuando vino el primer tiro, que el conscripto que se quedó simplemente porque, señor, cómo lo voy a dejar a Ud. así. Así arrastrando a un Teniente 1º al cual le habían pegado un tiro en una pierna.

Pero todas las audiciones radiales, sobre todo éstas de la mañana que tienen gran divulgación, hablan mucho más del pie de trinchera, que de los que se quedaron sin comer y peleando; porque era necesario hacerlo.

De naúfragos que se pierden en una balsa gritando <u>viva la Patria!</u>

///

* de acciones

** de acciones

Y, esto no lo invento yo, está en los registros que hemos obtenido de múltiples declaraciones.

Por eso creo que ésto tiene alguna importancia. Ponernos en claro sobre lo que ocurrió en Las Malvinas, pero con sinceridad. Ninguna Fuerza está limpia de culpa, ninguna. Ninguna Fuerza ha tomado honorablemente un papel de reconocer ~~mis~~ sus errores. Ha habido errores que tripartitamente tenemos que repartirnos. No sé en qué proporción y no importa, pero tenemos que ponernos sinceramente a ver qué es lo que ocurrió. Porque nuestras Fuerzas Armadas pelearon una guerra que no podíamos ganar jamás; jamás. Porque estuvo mal planificada desde el vamos. Porque no hubo conjuntez ni siquiera en los planes de la Operación Rosario, que es la de la toma de Las Malvinas.

Y ésto es, lo que nos va llevando poco a poco a no confrontar nuestros modos de acción. Y de ahí a combatir a los ingleses que serán ingleses pero que no son sonsos. Ellos bajo un mando único, total, pero, total, absolutamente total, con una logística centralizada; yendo nosotros como fuimos.

La logística a cargo de cada componente. Los planes resueltos por cada componente por su cuenta. Con mandos paralelos, actuando en el mismo Teatro, librando acciones por la suya, con la mejor intención, pero cada uno por la suya. Sin ninguna clase de acción conjunta.

Así fuimos a la guerra, a una guerra que no podíamos ganar, así, jamás.

Yo creo que todos Uds. saben muy bien y no lo vamos a repetir, para abreviarlo, porque en otras conferencias se ha hecho muy largo y cansador. Las causales de la Operación Rosario.

Hay ciento cincuenta años de reclamos.A nosotros los argentinos ciento cincuenta años de reclamosnos parece que pueden haber sido pocos. Ahora apareció la nueva jesta de argentinos que dice : "y bueno, hubiéramos esperado otros ciento cincuenta años más?"

Pero, estos ciento cincuenta años van cuajándose en resoluciones de las Naciones Unidas, donde realmente se empieza a decir con toda claridad que los territorios éstos deben ser desconolizados. Y la Argentina, los que están metidos en la cuestión de Las Malvinas, empiezan a darse cuenta de que hay que hacer más fuerza todavía. Y así se llega de resolución en resolución a ser casi reconocida por esta Naciones Unidas el derecho que tienen los argentinos.

Los ingleses en tanto vienen acordando, en tanto que hay un momento, en que se va a empezar a discutir hasta la soberanía sobre las islas Malvinas, pero un día en febrero, a fines de febrero, cuando Argentina en buen romance le dice a Gran Bretaña, pongamos un calendario y un temario

a reunirnos mensual o bimensualmente para aclarar este problema, entonces Inglaterra, por el precio del lobby de los Kelpers, y por el precio de la Falkland Island Company, se da cuenta que no puede, no tiene tanta libertad de acción. Se han comprado parlamentarios estos señores, con lo cual el gobierno decide darle largas al asunto.

De los papeles de los ingleses sale que darle largas al asunto, hace que se presente el Ministro de Defensa a decirles, los argentinos no van a esperar más. No van a seguir aguantando más demora. Y entonces vamos a tener que ir a una guerra. Con este agravante de que les dice, destacar una fuerza a las Malvinas para desanimar la invasión o para echar una invasión que ya se haya producido va a tener un costo tremendo para los ingleses.

Y los ingleses empiezan, cosa que parece que los argentinos quieren desconocer. Los ingleses empiezan a fabricar sus planes de contingencia en diciembre, antes de esa reunión, previendo que en esa reunión van a tener que decir lo que dicen; basta de hablar de soberanía, ésto no lo discutamos más. Y sabiendo que ese punto va a precipitar a los argentinos a una acción que puede ser desmedida-como dicen los ingleses-.

Estos son los ciento cincuenta años de reclamo permanente, las resoluciones de la UN que nos dan la razón, y el verdadero problema está centrado en aquello que todos Uds. conocen, los deseos de los Kelpers o los intereses de los Kelpers.

Si se vela por los intereses de los Kelpers, que la Argentina ha dado muestras haciéndoles una pista, llevandole Y.P.F., gas. Haciendo todos los esfuerzos hasta maestras para el bilingüe, no negándose a nada para conquistarse la buena voluntad de los Kelpers, cosa que fracasa. A mí me gustaría que escucharan al Oficial de Aeronáutica que estuvo encargado de LADE, para que describiera cómo es el temperamento de los Kelpers . Yo se los hago resumidito. Los Kelpers, muertos de hambre, prefieren ser siempre ingleses y no argentinos. Y ésto es lo que éllos hacen valer. Y entonces no se obedece a la resolución de la UN que dice: "No - tener en cuenta los deseos". Porque los Kelpers es una ciudadanía trasplantada. No van a votar libremente, van a votar por el país que los viene protegiendo en ese sentido, bandera a la cual responden. Y, entonces es ahí donde los británicos se ven enfrentados a ese problema, como también nosotros lo fuimos. Ese es el problema. Los deseos versus los intereses. En la últilma proclama los ingleses hacen valer que para hacer cualquier tratamiento a la soberanía, debería* el deseo de los Kelpers. Con lo cual nosotros no hubiéramos tenido nunca salida a lo que queríamos. Recuperar el territorio usurpado.

Estos son los antecedentes. Qué es lo que quiere hacer la Armada? y digo la Armada, porque tenemos los documentos de la Armada(lo tienen las tres Fuerzas) que quiere establecer en las Georgias, un destacamento

* preservarse

como los estableció en las Sandwich del Sur, un destacamento científico y luego en base a esa permanencia poder reclamar los títulos que le da la misma para seguir discutiendo lo que es Georgias y Sandwich que la Argentina une a la suerte de Las Malvinas.

En Tule la cosa funcionó y durante mucho tiempo hubo un destacamento ahí, civil, científico que no promovió en los ingleses ninguna protesta, excepto una notita sin importancia. NO

Entonces la Argentina piensa, le da un O.K. a una operación que es establecer un destacamento científico, civil, meteorológico fundamentalmente en las Georgias. Así se prepara; esa es la idea inicial, porque cito eso de las Georgias, porque es el desencadenante, el explosor de las bomba que significa Malvinas. Ahí aparece ese señor Davidoz que Uds. conocerán, es un chatarrero, compra chatarra, la vende a mejor precio. Alguien le cita que en las Georgias están las factorías balleneras que él puede conseguir por centavos. Pone todos sus papeles en regla, no es un señor inventado. No lo inventa la República Argentina para desencadenar el proceso. Me tendría que extender y sería muy cansador. Si Uds. quieren después en el período de preguntas podemos tratar todo ésto. Están probadas las cartas, los certificados, el aviso que él hace en Londres. Pasa por Malvinas, habla con el gobernador Hunt que tiene mucho importancia en este proceso. Y entonces la República Argentina se ve solicitada por Davidoz que también le ha pedido a Chile, que le dé buques para traer todo ese material de desguase. Antes que lo haga Chile, lo va a hacer la Argentina. Cómo cae la Armada en ésto? Porque le pide a ELMA, fíjense qué ironía; le pide a Inglaterra que le preste el Endurance, el famoso buquecito polar que es el único que pasea la bandera de guerra inglesa por los mares del Sur. Inglaterra le dice que no, que no se lo puede prestar, le contesta de malas maneras. Va a Chile, y Chile le dice que sí, que a élla le gustaría prestarle buques, pero entonces él se vuelve y pregunta en ELMA. ELMA le dice que no tiene buques -así somos los argentinos- le contestamos, la contestación que dá Davidoz, un hombre muy interesante para escucharlo, es: "y... vuelva mañana, vamos a ver qué noticias tenemos" - muy argentino no...- Y él vuelve mañana, y mañana, y mañana y se cansa hasta que alguien de ELMA le dice: pero, por qué no va a transportes navales. Es por éso que la Armada se ve involucrada, una dependencia naútica, de la Armada, que le presta un buque que va al desguase, el Bahía Buen Suceso, con el cual él llega a las Georgias. NO (1)

Por qué se acepta darle apoyo a Davidoz? no para desencadenar un problema sino porque esa operación va a durar dos años prácticamente, y en esos dos años se puede tener un viso de permanencia en las Georgias que permita luego dejar asentado, sabiendo que los ingleses que están en

(1) LA ARA NO SE VIÓ INVOLUCRADA, SINO QUE FUE PROPULSORA DE LA IDEA, EN COORDINACIÓN CON CANCILLERÍA (EMBAJADOR BLANCO) /// /

las Georgias que se van a retirar, dejar asentado un destacamento que pueda servir para esos fines. Además, de conocer más las aguas, de conocer más la topografía, de tener más libre acceso, de mandar más gente a que se interiorice de cómo son las Georgias.

Voy saltando los puntos para que los vean más o menos escalonados. Cuando todo ésto está en marcha -acuérdense que Davidoz empieza por diciembre a pedir los buques, pero el proceso se acelera en marzo.

Cuando todo ésto está en marcha y la diplomacia empieza a notar vestigios de que no va a adelantar, el Comandante en Jefe de la Armada -no sé en los otros componentes- pero el*Jefe de la Armada a fines de diciembre del '81, le dice a su Comandante de Operaciones Navales: revise todos los planes,-como toda Escuela de Guerra tiene planes hechos para éllo- para ocupar Las Malvinas. Y trabájelo en absoluto secreto, secreto que luego van a ver qué importancia tiene que se vuelve contra nosotros, únicamente con el grupo de Almirantes que tienen Uds. en Puerto Belgrano.

Se trabaja en papeles manuscritos. Es emocionante ver papeles manuscritos de tan poca gente abocada a tan gran problema.

La Armada con su aviación de portaaviones, y sus Infantes de Marina podría hacer la tarea absolutamente sola, porque el grupo que se le opone son ochenta Infantes de Marina. Pero, no es bueno que lo haga una sóla Fuerza. De manera, que se dá parte a las otras dos Fuerzas que participan también con un pequeño grupo planificador donde entonces se concibe la maniobra de tomar Las Malvinas en dos operaciones: Una, aerotransportada, la Fuerza Aérea iba a desembarcar un avión transporte con tiempo iba a simular fallas, iba a quedar gente reparándolas, para en el momento dado tomar el aeródromo y permitir la llegada de Hércules C-130 que trajeran las tropas del Ejército. Exactamente el Regimiento de Infatería 25, que iba a ser trasladado así,tomando rápidamente el aeródromo. Y simultáneamente una operación anfibia, la clásica de Infantería de Marina con la cual se iban a desembarcar e iban a tomar la población. Mel

Pero, qué es lo que ocurre? Lo que ocurre es que empiezan a aparecer vestigios de que los ingleses sí, están enterados de que algo va a ocurrir. Y movimientos indiscretos nuestros, para medir la pista, traemos un avión que viene de la Antártida, le hacemos hacer varios aterrizajes detectando fallas; pero, Hunt está muy en claro del problema. Hay vuelos fotográficos que están vistos por los ingleses. Hay una serie de demostraciones que le hacen pensar a Hunt, más, el acceso de Davidoz a las Georgias, de que aquello es el primer paso de la invasión. NO (1)

Hunt es muy importante en nuestra historia. Porque es el primero que junta Georgias con Malvinas. Con mala intención porque en ese mo-

///

* Comandante en

(1) NO ES ASÍ. LOS INGLESES PODRÁN HABER TENIDO ALGUNA SOSPECHA, PERO SOLO ESO. EL C-130 TUVO UNA EEA REAL EN MLV.

mento la Argentina no lo piensa así . Son dos cosas separadas, tomar Las Malvinas no tiene nada que ver con las Georgias. Y tomar Las Malvinas es, si la acción diplomática falla. Unicamente. Que cuando se le pregunta cuándo tenemos que estar listas. Las tres Fuerzas hacen su presentación, la Fuerza Aérea dice: Cuando haya más horas de luz y mejor tiempo. Allá por agosto o septiembre del '82, octubre mejor. El Ejército dice: También me conviene esa fecha, porque voy a tener mis clases preparadas, -las clases de soldados más preparados y voy a estar más apuntado a todo ésto. Y la Marina dice: "Y, yo bueno, tomar Las Malvinas sí, puede ser en cualquier momento porque es una operación anfibia de las clásicas que se preparan siempre." Pero, nadie está pensando en ese momento que la fecha va a venir más acá de mitad de año, ni soñar. Todo el mundo está pensando en esa planificación, en largas horas de luz, buen tiempo. Yo les diría más arrimado al* '82, que al principio del '82.

Todo ésto pendiente de lo que va a ocurrir con la acción diplomática que para la altura de diciembre, de enero, no está muy satisfactoria, pero como está todo el mundo pensando; va a venir en febrero la ronda final que se va a hacer en Nueva York, ahí veremos qué es lo que ocurre-. Mientras tanto la acción diplomática porque a las cúpulas militares les pedimos ahora la cabeza. Pero, mientras tanto la acción diplomática no hizo ningún esfuerzo previendo qué es lo que podía pasar en la UN cuando se produjera esta patética invasión, que requiere muchísimo tiempo ganarse la adquicencia de los otros países.

Muy bien, los planes de campaña, fíjense qué ironía. Los planes de campaña para tomar Las Malvinas son aprobados por cada Fuerza por su cuenta. Ahí empieza la conjuntez.

Para tomar Las Malvinas, las tres Fuerzas involucradas las tres en el plan, dan su aprobación pero por separado. O sea, hay un plan que va girando entre los acuerdos y es aprobado por las tres. Nadie tiene inconvenientes. Pero no ha habido la formación de un Estado Mayor Conjunto. Ha habido sí, tres Oficiales Superiores, el Almirante Lombardo, el General García y el Brigadier Plessl ,que hacen un trabajo ejemplar, salteando todos los que son puntos de fricción entre Fuerzas, pasando por arriba de todo en aras de concretar una operación que sea satisfactoria.

Esos planes de operaciones quedan listos y a la espera. Pero, ahí empiezan los incidentes en las Georgias, el 19 de marzo -recordarán Uds.- se presentan los ingleses a DavidoFF y le dicen que se vaya.

El presenta todos los documentos, y presenta la famosa tarjeta blanca. La tarjeta blanca era aquella para no tener que sellar pasaportes, la que permitía a los argentinos y a los ingleses concurrir a Malvinas sin ningún problema de visado de pasaporte que le hubiera dado

* final

derechos legales a los demás a decir: esta tierra es mía, y por éso los demás están sellando sus pasaportes. La excusa es que la tarjeta blanca es para Malvinas y no para las Georgias. Y no es así porque habla de Malvinas y dependencias, los cuales involucra las Georgias. NO Sea como sea, se los quiero hacer cortito porque todo es muy conocido por Uds. Inglaterra adopta una postura que se vayan y sino los vamos a echar. envía al Endurance. La Argentina responde: "No me echen los trabajadores porque no lo voy a dejar así, están en territorio argentino". Se agudiza todo, ya ha ocurrido el 28 de febrero donde los negociadores ingleses le dicen a los argentinos: No discutamos más de soberanía, éso no está sobre el tapete.

Se larga aquel comunicado célebre de que todo ha andado muy bien qué bárbaro y que hay grandes esperanzas y que ambos gobiernos, pero, cuando viene nuestro representante diplomático al país y cuenta cómo fueron las cosas, sale aquel comunicado que Uds. recordarán que termina, la Argentina se reserva el derecho de proceder cómo convenga ante la actitud inglesa.

Lo cual en el Parlamente es dicutido como el primer paso para la invasión. La Task Force inglesa, se forma y empieza a navegar -y retengan la fecha- el 29 de marzo. El 29 de marzo es separado el primer submarino atómico, el Spagman (Spartan), es separado de las ejercitaciones que está haciendo en el Mediterráneo. Le ordenan aprovisionarse, dejar sus torpedos atómicos en Gibraltar y continuar para el Sur. A las ocho o diez horas, son separadas dos fragatas de la misma forma. Se le avisa al Hermes que tiene que alistarse y al Parasub 2 que está en Escocia, se le ordena que está próximo a salir con licencia, se le ordena cancelar todas las licencias para tener que embarcarse en un buque transporte el Fearles que luego va a venir al Atlántico.

Esto ocurre todo el 29, el 30 ya se tiene la certeza de los movimientos que ha hecho la flota porque la Flota ha zarpado -ésto para los que tienen duda de que si el satélite fue usado o no fue usado. Ahora tenemos pruebas de que la órbita de unos satélites fue cambiada para mejor observación. Satélite que tiene sus inconvenientes también, no tiene observación nocturna, está afectado por meteorología y demás, pero es un buen informador. Entonces Inglaterra tiene el conocimiento de que la Flota ha zarpado en un período normal, pero formada de tal forma que no da lugar a dudas de que hay algo que va a ocurrir. ¡NO! (1)

Hunt es avisado, pone en alerta a todas Las Malvinas y así liquida la operación aerotransportada porque al perderse la sorpresa no hay caso de usar el aeródromo. Quedando entonces la obligación de tomarlo para que la Fuerza Aérea pueda llevar los soldados que están embarcados en el Continente. Queda en pie la otra, la operación anfibia que como Uds. recordarán se hace con toda felicidad. NO (2)

(1) USA NO LANZÓ NINGUN SATÉLITE PARA ESTE PROPOSITO. LOS INGLESES IGNORABAN LA POSICION DE NUESTRA FLOTA.-

(2) NO HUBO NINGUNA PLANIFICACION DE OPC. AEROT.

Se le imponen dos tremendas condiciones, que sea absolutamente incruenta. Para que sea absolutamente incruenta tiene que tener una masa tal de efectivos que desanime a su sóla vista cualquier intento de rechazo.

Sin embargo los argentinos a último momento tienen por un golpe de suerte, cambian la playa donde los están esperando los ingleses. Con lo cual se evitan unos cuantos muertos. Finalmente Uds. recordarán en la premura de tomar preso al Gobernador, como golpe psicológico y para que caiga toda la resistencia, se pierden tres infantes de Marina. Uno de los infantes de Marina es un cabo enfermero, que salta a la tapia desarmado con un chaleco blanco, con una cruz roja en el pecho y en la espalda. Ha perdido el casco, salta al ver que lo han baleado a su Comandante y a su Segundo. A él también le tiran y lo hieren de gravedad, cuando se lo llevaban en el avión de vuelta un Teniente que lo conoce le dice:"Urbina, pero cómo hiciste éso, pero no viste que ahí les estaban dando como gato en bolsa" - palabras textuales- y este Cabo que no fue a la universidad, que no es de los electos y no tiene ningún programa de moda, le dice: "Señor, y cómo iba a dejar a mi Comandante que estaba herido?".

Uds. escucharon antes ésto? Pues ésto se lo informó Neustadt a Magdalena Ruiz Guiñazú, a Molari y a todos los demás. Lo hice yo pernalmente. Les digo ésto para lavar una primera impresión que pueda dar de que estoy contra todos; no estoy contra todos, estoy repitiendo exactamente lo que escucho como ciudadano, y lo que sé por los documentos.

Este es un Cabo, no fue a la Universidad del Salvador. Un cabito que debe vivir modestamente. Y este acto de valor se va a repetir en varias de las oportunidades de todo lo que ocurre en Malvinas.

No vamos a entrar en las navegaciones azarosas, realmente malas, la toma de Las Malvinas cuenta con este hecho le diríamos de suerte, para evitar más bajas con el cambio de la playa; excepto los muertos y los muertos que luego va a haber en las Georgias, son realmente pocos, yo les diría la operación es una operación limpia, que permite al minuto tener tomada toda islas Malvinas, y a demás.

Hay un gesto que merece destacarse también. Cuando se cambian todos los planes, al Teniente Coronel Seineldín, se les cambian los planes también, él tenía que tomar al Gobernador. -Les quiero contar una anecdotita, para que no les resulte muy pesada la cosa- Pero para que vean a qué nivel está lo conjunto. Lo conjunto queda a nivel de los que están trabajando en el terreno, no, de los mandos . Entonces el Teniente Coronel Seineldín de de repente se da cuenta que tiene que desembarcar porque le cambian la misión. Tiene que tomar el aeródromo; porque los aviones de la Fuerza Aérea ya han zarpado de sus puertos y están próximos a Malvinas y hay que poner la masa de los infantes de

Marina y se encuentran con que éllos saben por observación de periscopio submarino que anda rondando Las Malvinas, que el aeródromo no solo está defendido sino que lo han cruzado con vehículos en toda la pista - imposible tomarlo con un asalto aerotransportado-.

Entonces al Teniente Coronel Seineldín se le cambia la orden y lo mandan a tomar el aeródromo. Y, él sabe que tiene que ir a combatir. Pero tiene que desembarcar en la primera ola. Y la primera ola está * por un Capitán de Corbeta, un grado menos que el Teniente Coronel.

Como este cambio se ha producido en los últimos días de navegación, este Teniente Coronel que es todo un Teniente Coronel, se le apersona al Capitán de Corbeta y le dice: "Vea Santillán, no se haga problemas de antigüedad, Ud. ordena y yo obedezco. Porque este cambio tiene que favorecer al fin, que somos todos nosotros. Aquí no hay que pensar en antigüedades sino que la operación salga bien." Para ese Teniente Coronel tan particular que luego iba a dar muestras de lo que vale, no hay problemas de antigüedad. No hubo problemas de qué me pertenece, que ésto o lo ótro. Les quiero aclarar que tanto la Fuerza Aérea como la Aviación Naval, los dos se llevaron un letrero bien pintado para llegar primero al aeródromo y ponerle " Base Aeronaval Malvinas" y el otro "Base Militar Malvinas" Estábamos en ese grado de pavada .

Así se tomaron Las Malvinas. Al día siguiente se tomaron las Georgias. Allí desgraciadamente con tanta, cómo les diría, tan poca previsión, que se saca una corbeta que estaba en reparación, se la manda al mar, tiene tan mala navegación que no puede preparar que no puede hacer disparos de práctica. Cuando llega, los ingleses que están fortificados la corbeta quiere empezar a tirar. Todas las armas le andan mal, los ingleses repelen el fuego, le producen como cuatro o cinco muertos, derriban un puma del Ejercito que desembarca infantes de Marina . Y una operación que pudo ser muy limpia, no lo sale tanto. La improvisación el apuro, lo que Uds. quieran , pero las Georgias se incorporan así ese día 3 de abril. Y desde el día 3 de abril hasta el 25 de abril no va a haber ningún tiro más.

El 25 de abril se presenta la flota inglesa frente a las Georgias, a tomar lo que los argentinos le habían quitado.

Pero a partir de aquella etapa, 3 a 25 de abril, tendríamos que hablar de algo que realmente nos importa,-me perdonan si esa primera etapa la pasé un poco rápida- Hay alguna pregunta que sea importante, que sea principal para el buen entender de la toma de Las Malvinas, "Operación Rosario"?

El día 3 de abril hasta el 25, podríamos llamar a todo ésto, la

* comandada

///

C10-4D-12

etapa de defensa. Yo le llamaría la etapa de la verguenza. Porque los muertos que después vienen es por esta etapa de la defensa tan mal aprovechada.

Cuál es la situación? en la directiva estratégica nacional Nº 1 se habla de quinientos hombres para defensa de Puerto Argentino. Y quizás algunos más, para unos puntos donde pudieran desembarcar, o intentar desembarcar los ingleses.

La idea predominante de todos los documentos, en aquella planificación, es, la de que los ingleses no van a venir. ahora parece risible, pero yo les diría que es trágico, Pero también les diría, - les hago un pequeño paréntesis- Cuando en esta comisión de análisis de combate nos reunimos, yo tengo un Jefe que siempre dice: "Señores, vamos a estudiar tal acción, yo les recuerdo que Uds. tienen que estudiarla a la luz de los hechos concretos bien probados y además que se olviden que saben el final del cuentito." Y yo, les pido a Uds. señores, que se olviden del final del cuentito.

Porque ahora es fácil, comprenden? Ahora aparecieron todos los que sabían que Alfonsín ganaba por el tanto por ciento. Así como en un tiempo estaban aquellos que sabían que Perón venía y que ganaba....Los argentinos somos así, sabemos todo, no es cierto? pero, nunca acertamos el prode.

Acá, de los documentos, de los diarios, de las revistas, hay un peso psicológico que va llevando al argentino y a los planificadores también a pensar que Inglaterra y está en la DENAC 1, que Inglaterra no va a tomar medidas de violencia extrema por más que lo tiene entre las capacidades, sino que va a tratar de hacer alguna demostración que lo lleve a poder negociar mejor. Pero fundamentalmente que no va a encarar o hay pocas posibilidades de que encare el tratar de recuperar las islas por la fuerza.

Si nosotros poníamos mil hombres éllos tenían que traer tres mil a cinco mil, por aquella proporción histórica de desembarcos y demás, de tres a cinco por cada defensor.

Esto es la primera premisa, los ingleses no van a venir. Si vienen Estados Unidos según la premisa va a ser un neutral o un neutral benevolente, que va a desanimar el esfuerzo bélico inglés. S1

La tercera es, nuestra posición es tan justa, es tan importante que va a ser bien recibida en las Naciones. De manera que la UN y otros organismos internacionales van a ver con simpatía nuestro reclamo y nuestra medida que al fin y al cabo es esto: "Estoy tan cansado de pedir, que ahora tengo derecho a tomar". Estas son las tres premisas dichas en mis palabras pero, mucho más largas y mejor explicadas, al punto tal que dice: "Se hará un esfuerzo,-dice el DENAC 1-, se hará un esfuerzo especial, para otorgar múltiples facilidades a Gran retaña, pes-

///

quera, aduanera, petrolera. Más todo lo que los Kelpers deseen en el afán de mitigar la reacción inglesa.

Estas son las tres premisas con las cuales se arranca -y, permítanme, porque no me quiero perder- para tratar esta etapa.

Pero repentinamente los quinientos hombres no alcanzan. Y sin que haya mediado todavía ninguna visita al territorio malvinense, se toman dos medidas: Aquel Teatro de Operaciones, Malvinas, del cual era Comandante el señor General García; queda desactivado, y se crea el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur; que se lo dan al señor Almirante Lombardo.

Al señor General García se lo llama a la Junta, con el pedido expreso de que explique cuáles serían las medidas que habría que tomar para defender las Malvinas. Y el General García que ha estado en Las Malvinas, lo primero que le cuenta a la Junta es, que Las Malvinas son muy grandes. Que tienen mucha caleta, que son muy, muy, difíciles de defender. Que es casi imposible evitar el desembarco en Malvinas, o en cualquiera de las Islas. Con lo cual aparece una de las capacidades que se le asigna a Inglaterra, que posiblemente desembarquen, pero en alguna isla para hacer pie y después negociar.

Como Uds. ven ,va tomando siempre forma de que no va a haber un desembarco así tan espectacular como el que vimos. Pero, qué noticias empiezan a llegar? empiezan a llegar noticias de este tipo, que se requisan cien buques mercantes. Cien, cien, uno, cero,cero,~~cero~~, buques mercantes. A los cuales se los hace pasar por los astilleros navales, a los cuales se los dota de una plataforma portahelicópteros, a los portacontenedores se los hace cubierta corrida y se les empieza a poner arriba aviones de combate. Se empieza a enterar por los múltiples observadores que hay, que la Fuerza Aéra inglesa, es llevada al Invencible y al Hermes, para hacer todas las prácticas sky Jump,que es una prolongación hacia arriba de la cubierta, para permitir que el Harrier en vez de despegar vertical donde consume prácticamente un cuarto de su autonomía, pueda despegar teniendo entonces una capacidad mucho más portante de armas.

Los argentinos que nos reíamos del Harrier. Yo soy el único marino que embarcó en un portaaviones ingles~~es~~ dotado de Harrier. Mucho antes de que alguien me pudiera decir que podríamos estar en guerra con Inglaterra.

Y yo vi comparar el Harrier con el Phantom , éste es un avión muy moderno, no lo más moderno. Pero en aquella época sí, muy moderno, de combate.

Yo me quedé asombrado de las capacidades del Harrier. Y me quedé afónico de mencionárselo a todo el mundo.

Pero claro, no es que uno vaya con la palabra divina, ni mucho menos, sino que el Harrier es un avión raro, por lo pronto es feo. Uds. dirán, qué tiene que ver lo feo, y bueno, que la estética también tiene que ver con lo uno le gustaría tener. Pero realmente de una gran capacidad.

La Fuerza Aérea británica se subordina, se embarca. Tropas del Ejército y de Infantería de Marina se ponen bajo un mando terrestre, van a un mando de General de Tierra. Ellos no tienen problemas de conjuntez, ningún problema de conjuntez. Y el día 31 ó 1º de abril, al Comandante, al Almirante FieldHouse que es el Comandante de toda esa operación que los ingleses llaman "Corporate" lo liberan del secreto. Ya puede contar qué es lo que está haciendo.

Y, entonces nos damos cuenta por la magnitud, que los ingleses no pueden concentrar porque sí una flota de ese tamaño.

Y empiezan a venir acá submarinos atómicos. Ahora, recién sabemos que en el Atlántico Sur hubo operando - informe inglés- cinco submarinos atómicos, y dos del tipo convencional.

Todas esas noticias conjugadas, que Las Malvinas son díficiles de defender y que los ingleses están juntando una flota tremenda, pero que viene tan despacito que los argentinos llegamos una vez. A mi me gustaría preguntarle si no fuera una falta de respeto, al verlos venir tan despacito, quién de los que esta acá no pensó "van a venir a hacer el show nada más".

Yo que creía que venían y que venían a pelear; porque los ingleses, en fin, en mi mentalidad, yo los veo así. Llegó un momento en que yo dije, pero vienen muy despacio. De los informes ingleses que son muy serios, uno se da cuenta de la serie de prácticas y la serie de cosas a las que estuvieron abocados.

Viajan con todos los técnicos que van poniendo a punto todo su sistema bélico a quienes desembarcan en la isla Ascensión. Isla que como Uds. sabrán medio deshabitada, que hubo que hacer un esfuerzo tremendo para habilitarla logísticamente y donde empiezan a operar los aviones de exploración ingleses.

Cuando nosotros estábamos empezando a pensar qué mandábamos a Las Malvinas, los ingleses ya tenían con sus aviones de exploración, todo rastrillado el Atlántico Sur. Y, así se mantienen, así, se mantienen.

Rastrillado que les lleva de seis a ocho reabastecimientos en vuelo. Porque el avión reabastecedor, tienen que ser reabastecido.

El Vulcan que bombardea el 1º de mayo Puerto Argentino averiando ligeramente la pista, tiene cerca de diecisiete reabastecimientos. Porque sus reabastecedores tienen que reabastecerse y reabastecer-

se y reabastecer al regreo como reabastecer al que viene. De manera que la operación es de una complejidad tremenda. Pero la decisión es bien clara.

Con estas tres premisas entonces, se constituye el Teatro del Atlántico Sur. Y entonces ese Teatro lleva ya en sí un error tremendo.

Primero: se improvisan las fuerzas de defensa, en vez de quinientos hombres mandamos a la IX° Brigada, toda completa. Por qué? porque es necesario. Y esa Brigada llega allá y al establecerse, se producen dos cosas que no son suficientemente buenas. Hay un desplazamiento y relevo de los generales que hasta ese momento llevaban la planificación de la defensa que se nota en la tropa, que se nota en los mandos. Hay un general que queda desplazado por otro.

Y además la defensa se establece sobre puntos fuertes y empieza a tomar la característica de una defensa absolutamente estática. No se pasan todos los helicópteros que tenemos, no, no se pasan; no se pasan todos los vehículos que podrían marchar -es muy difícil marchar sobre el terreno de Las -Malvinas- acuérdense que todo ésto ya no se produce a fin de año, se produce en una época que empiezan las lluvias.

El 2 de abril cuando los vehículos de Infantería de Marina van rodando sobre cualquier terreno prácticamente, es porque es terreno seco. Pero a los pocos días empiezan las lluvias. Y cada pozo que cavan los soldados se va llenando de agua.

Y, entonces empiezan las soluciones inéditas. En aquellas bolsas de pan tremenda que les mandan, que son plásticas, los soldados van descubriendo que si conservan sanita la bolsa y la meten dentro, éllos pueden pisar y durante mucho tiempo permanecer secos. Pero tiene que cavar y abandonar, cavar y abandonar las posiciones porque están sorprendidos, porque es un terreno que no se conoce. Es un terreno que no es exactamente igual al similar -diría- de Tierra del Fuego o de Río Gallegos.

Se improvisan las fuerzas de defensa y se van formando sobre los puntos fuertes. Y la obseción del primer día es que los ingleses van a desmbarcar helitransportadamente y anfibiamente sobre Puerto Argentino.

Hoy, historiadores memoriosos recuerdan que los ingleses, excepto un fracaso, jamás desembarcaron en fuerzas. Siempre desembarcaron lejos, administrativamente. Después hay que aguantárselos, no es cierto? pero desembarcan lejos, a paso de desfile. La única vez que intentaron éso, no sé, porque no soy de los historiadores, ya les digo, estoy repitiendo lo que la computadora va dando y uno puede comprobar que es verdad. ? (1)

De manera, que aparece la primera protesta de mandos, menos antiguo que avisa: "Pero no, van a desembarcar lejos". Por qué quién va

(1) ¿GALLIPOLI?
¿SUEZ?
¿DUNKERQUE?

///

a enfrentar acerca de cinco mil hombres. En Puerto Argentino tienen que traer quince mil, cuando se piensa en aquella proporción. De manera que se lo va desestimando. Pero esa idea de que el desembarco sobre Puerto Argentino es la idea, perdura -yo les diría- hasta qué fecha, el 11 de junio.

Es cierto que se estudian cuáles son los otros puntos donde puede desembarcar el inglés. Y aparece también San Carlos. No con prioridad uno, pero sí con prioridad dos o tres.

Pero está la clara manifestación, de que Las Malvinas son tremendamente extensas y que no se puede ser fuerte en todos los puntos.

Aparece también la idea de que entonces hay que tener una reserva fuerte y móvil. La reserva nunca llegó a ser fuerte. No pasó de la cantidad de ser una compañía. Vehículos que tenían no podían recorrer los caminos de Malvinas. Ni siquiera los senderos, mucho menos, a campo traviesa.

Así se va formando este sistema de defensa fijo, sólido, -les diría yo- pero totalmente quieto.

X Esta es una. Al Comandante del Teatro de Operaciones, del Teatro del Atlántico Sur, les sustraen fuerzas significativas. La Fuerza Aérea establece un Comando paralelo al de la Fuerza que va a tener a su mando toda la aviación de ataque desde el Continente. No es así (1)

Y el Ejército se reserva para sí, el Comando de la Reserva Estratégica.

El C omandante del Teatro del Atlántico Sur puede pedir a sus dos pares el uso de estos aviones. Veremos después, que no hay absolutamente ninguna coordinación.

X Un error más, el Comando de Operaciones del Atlántico Sur, es a su vez Comandante de Operaciones Navales. Cosa que está claramente contraindicada en la teoría de operación conjunta. Vale decir, que debe ser un hombre que no sea uno de los que mandan la fuerza. ?

En este caso, el Almirante Lombardo retiene su cargo como Comandante de Operaciones Navales y es además Comandante del Teatro.

X Este Comandante del Teatro cuando ve su comando constituido así, se presenta a la Junta y les dice: "Esto no es comando ni es nada, así no tengo todos los medios bajo mi mando." La Junta no lo autoriza, no le subordina, los dos comandos principales que necesitaba. Diciendo que una buena coordinación puede soslayar todos estos problemas. ?

Problemas de inconjuntez. Debe haber un término más*desconjuntez el que yo digo, pero creo que cuando digo conjuntez, me entienden todos. Falta de acción conjunta total. Pero, hay algo más todavía. El problema

(1) No se le sustraen fuerzas, más bien no se le asignan. La F.A. no establece un comando paralelo, es el Comil quien lo hace

* castizo que

es que la llegada de la IXª Brigada, ya no quinientos hombres, pone sobre el tapete el problema logístico.

El problema logístico es la cenicienta de nuestra problemática militar. Nos gusta tanto las armas, que no pensamos en las bolsas de papas. Pero las bolsas de papas es la que hace que el soldado pueda tirar con el estómago lleno, los tiros que tiene que tirar.

Y entonces, la solución es que, la logística quede a cargo de cada una de las Fuerzas.

Si hay algo realmente de asombro, es una medida de este tipo. Por qué entonces qué es lo que ocurre? Fuerza Aérea tiene los medios para abastecer a su Fuerza, que es minoritaria en número en Las Malvinas.

La Armada que tiene sus aviones también, puede abastecer a su tropa que no es mayoritaria. Pero el Ejército no tiene ningún sistema logístico para abastecerse y tiene que depender prácticamente -se los pongo como debe ser- de la buena voluntad de la Fuerza Aérea y de la Armada.

Aparece entonces, que la mejor forma es enviar buques, buques logísticos. Y se envía entonces, una serie de buques logísticos a Puerto Argentino cargados apresuradamente.

Hay buques que salen cargados con la mitad de la carga nada más. Hay buques que zarpan teniendo que readecuar toda la carga en las bodegas porque se la han puesto prácticamente en la cubierta.

Y aquello de que el Estado Mayor Conjunto va a ser el que va a coordinar los pedidos logísticos que le haga Malvinas, encuentra dos inconvenientes. En Malvinas hay tres componentes: Fuerza Aérea, Ejército y la Armada, que no actúan conjuntamente en lo logístico. (1)

Fíjense Uds. si podíamos ganar una guerra así. De tal manera que cada Fuerza que está comunicada con su Comandante más que con el Comandante del Teatro, con su Comandante, pide lo que necesita. Y yo les diría algo que realmente da pena. En los primeros días de junio, hay alguna Fuerza que recibe regalitos, pan dulce y Coca Cola, y otra, no recibe ni siquiera el avituallamiento diario.

La logística a cargo de cada componente. La sustracción de Fuerzas al Comandante del Teatro y la improvisación de la Fuerza de Defensa, son las que hacen que este sistema realmente esté jaqueado de entrada.

El plan que el Comandante del Atlántico Sur pone en vigencia, es un plan no agotado hasta el último detalle. No prevé alternativas. Los buques logísticos que salen para Puerto Argentino, son buques por ejemplo, cuyo calado no les permite tomar muelle en Puerto Argentino. Cuando llegan a tomar puerto porque tienen que ser alijados por otros ///

(1) LO QUE PROVOCÓ EL DESABASTECIMIENTO FUE LA NEGATIVA DE CRUZAR BUQUES LOGÍSTICOS.

buques, se encuentran conque las plumas del buque pueden poner cosas en tierra. Pero, en tierra no hay elementos para llevar lo descargado, para ser repartido a las Unidades combatientes.

De manera que los contenedores tiene que ser abiertos sobre el muelle. Sobre el muelle empieza a juntarse entonces JPl, nafta, vituallas, munición.

La logística anda tan mal, que uno de los buques -para no cansarse y hacérselo cortito- el buque ELMA-Córdoba, es cargado y descargado en cuatro oportunidades.

Con lo cual se va quedando en el camino y no llega a cruzar jamás. Hay Fuerzas que contratan buques por las suyas, para llevar materiales que les es urgente. Pero un buen día llega el aviso de que el día 7, Inglaterra dice: " Zona de exclusión doscientas millas y voy a hundir lo que venga".

Y entonces, se hace cruzar rápidamente a la mayor parte de los buques. Algunos quiebran el bloqueo, llegando con cargas.

Pero este plan esquemático, una de las cosas que es muy importante, es que el Comandante del Atlántico Sur visto lo que tiene enfrente, pone bajo la lupa dos cosas: Que no vamos a tener el dominio del mar conocido el envío de los submarinos atómicos, no va a ser posible mantener la logística por mar, ni siquiera de la correcta utilización de la Flota. (1)

Esta es una de las cosas que es muy importante. Lo dice ante la Junta, y la Junta aprueba. Lo dice ante los Estados Mayores de las dos Fuerzas restantes, y los Jefes de Estado Mayor de las dos Fuerzas lo aprueban también. Visita en dos ocasiones Malvinas y los tres componentes se enteran de que ni la Flota va a poder operar, ni los buques logísticos van a poder cruzar y se empiezan a enterar también de que, el dominio del aire tiene un serio problema que es el problema de la autonomía de los aviones que cuando llegan a Malvinas, llegan prácticamente en el límite de la operación. (1)

Al punto tal, que cuando el Almirante Anaya en una de las visitas llega allá y les resume a los malvileños qué es lo que esperan, les dice: "Uds. prácticamente* en un alcázar de Toledo". Eso está en el informe Rattenbach, está dicho además por los componentes de los tres.

De manera que yo ésto se los quiero reclacar, para que no aparezca después el que diga :"No, esto es una interpretación." No, los Comandantes en Jefe de las tres Fuerzas, Los Jefes de Estado Mayor de las tres Fuerzas y los Jefes de cada uno de los componentes en Malvinas estaban enterados de que el mar y las prevensiones sobre el dominio aéreo.

De manera, que iban a quedar libradas Las Malvinas al apoyo que

(1) PRETENDE JUSTIFICAR A VALTE. LOMBARDO.

///

* se van a convertir

se pudiera proveer modo-aire. Que es una gesta digna de mención.

Lo que hacen esos aviones de transporte, los Hércules C-130, los Fokkers F-28,que tiene la Armada con menor capacidad de carga.

Lo que hacen, abasteciendo mañana, tarde y noche, en todo momento a Las Malvinas, es para levantarles un monumento. Hay un Hércules C-130 de la Fuera Aérea que despega el 13 de junio a la noche.

Hay que tener ánimos cuando en Sapperhill los ingleses están viendo ahí despegar el avión. Hay que tener ánimo para ir y cruzar.

Pero, hay también algo que pesa que eso sí,tendrán que reservarlo.

En todos los planes pesa muchísimo la posición de Chile. Hay una obseción con lo chileno. Ejército está desplegado, Fuerza Aérea tiene que retener medios por lo de Chile, no, porque Ejército y Fuerza Aérea chilena hayan movido algo, pero es que no tienen que mover realmente nada, sino porque la alarma la da la Flota chilena que sí se traslada toda a Punta Arenas.

Sus lanchas torpederas son todas enviadas a las islas ésas que ahora les queremos regalar. Donde permanecen, donde casualmente en un vuelo fotográfico se los descubre.

Y un mensaje, y ésto no lo pueden repetir. Y un mensaje decifrado, donde el Comandante en Jefe chileno le dice a los altos Jefes de la Fuerza Aérea, Ejército y de la Armada: "Esta es nuestra oportunidad histórica".

Todo ésto lleva a crear en los mandos argentinos, el temor. Luego a medida que va ocurriendo la guerra, se puede ir desestimando este temor. No sé si totalmente, pero sí en parte. Pero el temor de que Chile puediera aprovechar.

La Flota se despliega navegando alrededor del área de las doscientas millas. El despliegue submarino del cual nos vamos a ocupar, se hace lo mismo,llevandolo a áreas de patrulla.

El estado de los medios es como los encontraron. Vale decir, no hay tiempo para alistar los buques y ponerlos en mejor. Tanto que nosotros siguiendo nuestra mejor tradición, a principio de año hemos cambiado casi todas las dotaciones. Son todas dotaciones nuevas, inclusive no familiarizadas con el buque.

Hay un control de tránsito marítimo, que se pone en vigencia y que funciona. Sobre éso hay un control de tránsito marítimo que hace Fuerza Aérea con aviones que recorren el litoral. Por no estar suficientemente bien armonizadas esas cosas hay pero, avistajes que no son, avisos, alarmas, alertas, pero todo éso es el precio de la no-guerra.

?! ? No es así X

C10-4D-20

No es que se haya cumplido mal, sino es que no hay conjuntez inclusive en éste verificar nuestro mar.

Y empiezan tareas de inteligencia que las voy a trasladar para después del descanso. Y así se trasladan las unidades a Malvinas. Unidades que para darles un aviso por ejemplo, para hablar de las propias, el BIM 5 pasa a sumarse con la Brigada X y una Brigada que es enviada, la IIIra Brigada que es enviada a Las Malvinas, porque el día que el General Galtieri visita y recorre en helicóptero todo aquello dice: "Aquí se necesita más tropa".

Y la Brigada III cae a Malvinas, sin las vituallas, sin el armamento, sin la artillería que lo pueda apoyar y sin la logística. Y al General Menéndez que no ha pedido la Brigada III, le avisan: "Señor, están llegando al aeropuerto". Esto que les digo, se los digo con declaraciones del informe Rattenbach.

De manera que se van sumando como les digo, las tropas así. ¿Cómo llegó el BIM 5?. Llegó muy bien. Porque cuando se empiezan a establecer en las posiciones.... De este batallón quiero hablar expresamente, porque cuando se habla bien del Batallón 5, parecería que uno hablara mal de los batallones del Ejército.

Y Uds. no tienen idea cómo han peleado los batallones del Ejército, realmente con un ejemplo de la mejor causa.

Otros, será que no, otros no. Pero los que han peleado les puedo asegurar que tendríamos que, como les digo, hacerles un monumento.

El BIM 5 ¿por qué está mejor preparado?. Porque vive en clima de guerra. El BIM 5 cuando se cruza a Las Malvinas, tiene tiro nocturno hecho. Y el día que nieve y que llueve sale, es como la flota japonesa antes de la guerra. Sale a hacer su trabajo. O sea, es un batallón que vive en pie de guerra. De manera que no le asusta ni le provoca ningún shock el problema de ir a Las Malvinas a combatir.

Pero no todo es así, también se cruza el Batallón de Artillería Antiaérea de Infantería de Marina, que no ha hecho ningún tiro. Es todo nuevo, los apuntadores..., toda gente nueva. Se pasa el Batallón de Ingenieros, que no ha hecho trabajos de defensa. Se pasa a la Artillería de Campaña de Infantería de Marina, que luego, junto con la Artillería de Ejército se cubriría de gloria, de gloria,

cosa que tampoco sabemos los argentinos. Claro, la culpa es nuestra, porque si nosotros, las Fuerzas Armadas, no damos a conocer estas cosas, ¡quién se va a enterar!. El complejo de la derrota, es eso.

Y es ésta Artillería de Campaña, habiendo tirado una vez... Y se pasa una Compañía, que es el invento y la creación... Alguien dice: "Los ingleses tienen muchos helicópteros, ¿por qué no llevamos ametralladoras pesadas?. ¿Y de dónde sacamos las ametralladoras pesadas?. Están embaladas en Puerto Belgrano" -esto es así, se los modelizo para que no tengan mucho sueño- "Y saquémoslas".

Esto se arma con una compañía de servicios: camareros, cocineros, mozos y demás, a los cuales se los adiestra en 5 días, de cómo tirar con la ametralladora pesada y así se forma una de las armas que va a resultar la más eficaz. Se pasa toda una Compañía de ametralladoras pesadas para Infantería de Marina.

Llegan a Malvinas y es disociada; un grupito va a Infantería de Marina, otro va al Regimiento 7 de Infantería de La Plata, de Ejército; otro va al Aeródromo, que ya está suficientemente bien defendido con la Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea, de Marina y de Ejército y otro va a una Punta que está más alejada, que también está bajo el paraguas de Artillería. De manera que esa Compañía de ametralladoras pesadas pierde la mitad de su valor, porque la retienen en Puerto Argentino, en vez de llevarla al lugar donde los helicópteros van a hacer lo que a continuación les vamos a contar y que hacen. Así se establece la defensa.

Y haciendo caso a lo que dijo el Capitán Negrete, para aliviarlos del este cansancio, tenemos diez minutos de descanso.

Los ingleses venían, venían a velocidad diplomática, como decía alguien por ahí, o sea, que en una flota que venía tan despacito, que parecía que no venía. Pero había indicios ciertos de que venían y que venían para la guerra. Y ahí tiene lugar una de las primeras acciones conjuntas, que realmente tiene un valor sensacional. Hasta Isla Ascensión no había problemas, los ingleses podían venir, en fin, mostrando un esfuerzo de guerra, que preocupara a los argentinos, pero zarpan de Isla Ascensión y empiezan a marchar hacia el

sur. Entonces, como no hay aviones de exploraciones suficientemente pertrechados para ir lejos, la Fuerza Aérea monta, junto con el Servicio de Inteligencia Naval, una exploración lejana, para lo cual tiene que usar aviones 707 Boeing, que están provistos por un radar meteorológico. Todas las exploraciones que hacen, todas, desde la primera, encuentran a la flota inglesa y todas las exploraciones que hacen son interceptadas, todas, por los Harriers de esa flota inglesa. Lo cual pone en evidencia dos cosas: de que esa flota está suficientemente dotada como para estas tareas.

En una de las intercepciones que se hace, nocturna, el Boeing es interceptado en forma nocturna y se cambia la patrulla de combate durante la noche, lo cual revela que tienen capacidad para operar en su portacontenedores o en su portaaviones de noche también. Argentina tiene el primer indicio de cómo viene formada y qué calidad de operatividad tiene esa flota.

Se empiezan a distinguir los primeros submarinos atómicos, formando parte de la cortina. Hay avistajes. Y esto es lo que no se tiene por seguro, si los avistajes son provocados por los ingleses para que sepamos que tienen submarinos en el área o simplemente son indiscreciones, pensando que no se los va a detectar con facilidad. Lo cierto es que se empieza a tener ya la confirmación de uno de los problemas que iba a enfrentar Argentina y es que el mar Atlántico iba a tener submarinos atómicos en el área.

Submarinos atómicos que yo me imagino que todos estarán muy conscientes de sus capacidades; debajo del agua corren mucho más que cualquier destructor por arriba del agua. El submarino atómico, mientras va marchando en aguas profundas, es silencioso, en aguas poco profundas es muy ruidoso y tiene que disminuir su velocidad. Pero frente a las Malvinas hay aguas de mucha profundidad y otra de las cuestiones que tiene este submarino atómico, es que estacionado se convierte en un gran sonar, capaz de escuchar el movimiento de cualquier buque y ubicarse prontamente en el rumbo que le convenga. Más tarde lo iba a aprender por la vía drástica el General Belgrano.

Estas exploraciones, estos servicios de inteligencia están complementados apresuradamente por el envío de pesqueros. Estos pesqueros son establecidos mucho más allá, -el mapa no da- en una línea que viene de Ascensión a Malvinas, con tres pesqueritos, que saliendo de Mar del Plata, se orientan en una línea de patrulla tal, que la flota se los tiene que llevar por delante y empiezan entonces los primeros avistajes confirmados y desde Puerto Belgrano zarpan otros tres pesqueritos, uno de ellos va a ser el Narwal, que se estacionan

próximos a las Malvinas.

Y este es todo el sistema de información que monta la República Argentina para estar enterada de qué viene, por dónde viene cómo viene. Y se obtiene un éxito, porque cuando llegan próximos a las Malvinas, la información que se ha obtenido con los aviones de la Fuerza Aérea y los pesqueros, es exacta. Vienen 7 destructores, hay dos submarinos atómicos detectados en el área, luego nos vinimos a enterar de que eran 5, viene un tren logístico separado de la flota principal; su velocidad de avance son 12 nudos; no tienen aparentemente un apuro especial; tienen un buen cortinado, cortinado se le llama a la defensa que a los buques mercantes y demás les facilitan los buques de guerra. El primer agrupamiento es típicamente naval; el segundo es logístico, muy ubicado y de lo que no nos enteramos, pero luego sí, es de que todo este Atlántico está rastrillado por aviones, que saliendo de Ascensión -como les he contado en la primera etapa- y en base a reabastecimientos, tienen bien estudiado qué es lo que hay en el área.

Aparte, de que cuando se establece la zona de 200 millas centradas en Malvinas, ya hay 2 submarinos atómicos ubicados, uno, frente a las Georgias, para impedir el acceso argentino a las Georgias y el otro, frente a Malvinas. Luego nos enteramos que usándolos de cortinados también.

Ahí viene nuestro despliegue submarino. Pero ¿cuál es nuestro despliegue submarino?. Nosotros tenemos cuatro submarinos, uno que está absolutamente vacío, que es un casco y ríanse, en una medida de engaño, la flota le ata un remolcador, le amarra un remolcador y se lo lleva desde Mar del Plata, donde está fondeado hasta Puerto Belgrano donde lo esconde. Y ese submarino, que no navega porque no tiene máquina ni nada, es buscado activamente por la flota inglesa. El otro es el Santa Fé, que ha intervenido desembarcando gente para la toma de Malvinas; ese Santa Fe que luego va a ir a morir a las Georgias, en una muerte no muy decorosa. Ese submarino es un submarino que de 24 horas de navegación se para 6, no tiene sensores de ningún tipo, no puede vivir de inmersión y la carga de baterías para navegar debajo del agua, cada vez le requiere más tiempo .

Los otros dos son los submarinos que hemos comprado en Alemania, 2 submarinos altamente silenciosos, muy buenos, realmente buenos, cuyo corazón es una central, una computadora que le permite lanzar torpedos. De estos dos submarinos hay uno que no se hace a la mar prácticamente nunca por problemas de hélice y de eje

produce tanto ruido que sería detectado en cualquier forma.

El otro, el San Luis, zarpa tempranamente, el 16 de abril para ir a ubicarse al norte de las Islas Malvinas, en espera de la llegada de la flota inglesa. Uds. se preguntará ¿Y ese submarino por qué no salió a interceptar a aquellos?. Porque es uno sólo. Para interceptar una flota que viene marchando cortinada, se necesita un ataque de más submarinos que de ésos, es como un ataque aéreo lanzado con pocos aviones (aquí hay un tramo donde se silencia la grabación, que es muy breve)... tendrán menos probabilidad de éxito y habrá que recurrir a eso cuando no tengamos otra forma. De manera que redituaba mucho más tenerlo por acá.

para que fue?

La flota que está en Puerto Belgrano se ubica en áreas que le permitan atacar a la flota inglesa en algún momento, porque a nosotros los argentinos, sobre todo por mentiras publicadas, nos hemos convencido de que la flota nunca intentó ninguna acción de ningún tipo. A esta flota se le proveen dos planes, uno es atacar la marcha de la flota inglesa de Ascensión hacia acá, lo cual la hubiera puesto en la obligación de enfrentar a una flota mucho más grande. Les recuerdo que hay permanentemente el temor de desgastarse de tal forma que luego Chile pueda operar.

Esa es una de las premisas que en ese plan esquemático, que llega -y no me voy a cansar de repetírselo, perdónenme que sea tan pesado- hasta los últimos Comandos, inclusive los de Malvinas, que saben que no van a contar con esa ayuda.

Esto es lo previo, hasta que entonces llega, terminando esta etapa de defensa, hasta que entonces el día 25 de abril los ingleses se presentan en las Georgias. ¿Qué nos habían contado de las Georgias?. ¿Se acuerdan?."Los Lagartos". Los Lagartos no los inventaron las Fuerzas Armadas, fueron Gente, Siete Días y La Semana. Se nos dijo que habíamos mandado allá a la gente más brava para hacer la gran resistencia, para quedarse a morir.

y el J-II 4 vol.-

Las órdenes que recibieron éstos que se enteraron en Buenos Aires que se llamaban "Los Lagartos", eran que como las Georgias son absolutamente indefendibles, porque sólo se les podía lanzar un ataque con Canberras, que es un avión de Fuerza Aérea que tiene autonomía de vuelo y abastecerlo con algún C-130, pero no defenderlo de ninguna otra forma. El arma de más largo alcance que tienen son unos morteros y unos cañones sin retroceso.

Esos "Lagartos" de repente ven llegar enfrente a 4 destructores ingleses, con sus correspondientes helicópteros, que les

empiezan a desembarcar,todo fuera de su zona de tiro, a sembrar de ingleses Puerto Light y Puerto Grytviken y desde allí empieza la flota inglesa a tirar. Les cuento algo: el informe Rattenbach juzga conducta, voy a hablar de uno, porque creo que es realmente honorabel asumir una pequeña defensa. En el submarino Santa Fé, que va navegando hasta llegar dolorosamente a las Georgias para dejar allí enfermeros que no tienen, electricistas para tener Grytviken en marcha; para llevar calderistas que tampoco tienen, por si los ingleses no atacan, para que sobrevivan, va el Capitán Lagos que se va a hacer cargo de las Georgias, porque hay un Teniente de Navío y parece que hay poca antigüedad. SI

Este Capitán Lagos llega en ese submarino, después de una travesía tremenda en cuanto a navegación, llega un día a las Georgias, el día 25 de abril, llega a las 2 de la mañana. Como el submarino no se atraca al muelle, el Jefe de las Georgias se embarca en el submarino y ahí se cambian las primeras impresiones de cómo está armada la defensa. De ahí a las 4 de la mañana bajan a puerto y el submarino zarpa para irse; es sorprendido por helicópteros ingleses tiene que volver a entrar a Grytviken y cuando va a entrar a Grytviken lo averían de tal forma, que queda apoyado en el fondo, inútil para siempre.

Este Capitán Lagos, que resulta después condenado por no haberse defendido, por no haber defendido la unidad, etc., etc., tiene las órdenes del Comandante del Teatro del Atlántico Sur en cuanto a no dejar masacrar inútilmente su dotación. Los buques ingleses empiezan a las 6 de la mañana,-él llegó a las 2- a las 4, -a las 6 todavía es de noche- él no sabe todavía de qué color están pintadas las casas que no ve, ni sabe dónde está el armamento dispuesto, excepto por lo que le ha dicho el Teniente, ni siquiera conoce el alistamiento de su tropa, porque le ha dicho: tenemos acá 34 hombres y un montón de civiles que se han agrupado en una casa. NO ES LO QUE INSPIRA EL N° 751 DEL COD. JUST. MIL.

En ese momento, a las 6 de la mañana, posterior al pedido de rendición -porque son muy caballeros los ingleses- que es denegado, empiezan a tirar, al punto tal, con una cantidad tal de tiros, que los tiros que van pegando en la montaña, desprenden piedras que van pegando sobre las posiciones de defensa y así entonces es lógico suponer que a las diez de la mañana Lagos rinde la dotación.Fíjense que es un poco distinto decir "se rindió sin pelear" a no tener ninguna esperanza para pelear. Claro que después se va a enterar por Gente y Siete Días, que tuvieron mucho más lectura que los comunicados que sacaba la Junta Militar, se va a enterar que de ellos se esperaba el sacrificio total de la gente.

Igual suerte corre Light. Luego de lo que ocurre en Grytviken, esa misma flota aparece en Light, empiezan a tirar, no hay caso de defenderse; empiezan a desembarcar con helicópteros, a rodear toda la posición y también se rinde.

Mientras la Argentina sufre la gran decepción: ha perdido las Georgias, nadie les dice que las Georgias son indefendibles. Inglaterra logra su primer gran golpe sicológico. Tiene ya una base desde donde operar. Y además, gran decepción por parte de los argentinos porque "los lagartos", un invento absolutamente continental, porque ni en las Georgias están enterados que son llamados así; pierden su primera basa .

A partir de allí, el próximo ataque ocurre el día 1° de mayo. Y nosotros tenemos por la televisión y por la radio una idea muy distinta de lo que ocurrió el día 1° de mayo. Mucho más capacitado que yo estaría el señor Capitán Anselmi para hablar y los que han estado , el señor Caballero, para hablar de lo que fue el 1° de mayo. Pero yo simplemente, porque frente a una tacita de café es facilísimo hablar, como me toca a mi, pero como la Marina tiene todo en computadora y cuando uno ve en la pantalla lo que ocurrió el 1° de mayo, uno se asusta . Porque el 1° de mayo aparece tempranamente el bombardeo; nadie lo esperaba, no hay ni un tiro de rechazo.

Horas después se repite el ataque, pero ya empiezan a aparecer los Harrier basados en portaaviones; después empieza el tiro naval; empiezan a aparecer helicópteros por todos lados y todo el mundo llega a tener conocimiento de que se está intentando un desembarco en los alrededores de Puerto Argentino. Porque todo esto se produce alrededor de Puerto Argentino; tanto que hacen despegar un helicóptero, donde, tripulado por el señor Capitán Anselmi, que no tiene nada más que asomarse a la isla de donde sale, para casi caerse arriba de los buques ingleses.

Esto es lo que va ocurriendo, atacan también a Puerto Darwin, que queda más al sur. Son sorprendidos una lancha de la Prefectura, que viene de navegar; se junta con un buque confiscado; son atacados por un helicóptero, que también dan parte y entran con heridos a Puerto Argentino. En Puerto Argentino empieza también aquel ataque de los Canberra, donde uno le es derribado y empiezan a cruzarse los mensajes para salvar a esa tripulación, a la cual se la ha visto eyectada.

Y ocurre algo que es realmente una sentencia de muerte para todos los grandes buques: En Puerto Argentino entra la desconfianza de que los grandes buques puedan ser preservados. Les llamo grandes

buques al Bahía Buen Suceso; al Río Carcarañá; al Formosa y al Isla de los Estados, que está de buque alijador y que llamaremos buque logístico también. A todos ésos, como se supone que no se les puede proveer una buena defensa aérea, porque había muchos cañones, pero nadie estaba seguro de la posibilidad, además, les quiero decir algo: el día 1° de mayo todavía no está armada la central de fuegos antiaéreos conjunta. Cada fuerza tiene su habitación y sus medios de comunicaciones para dirigir el fuego. Hay comunicación entre los tres oficiales de las tres fuerzas, que tienen a cargo la defensa aérea, pero no hay uno que mande sobre todos, como no hay uno que ordene la logística. No

Esto es penoso, es realmente muy penoso y somos culpables la gente de uniforme, porque toda la coordinación puede ser muy buena, pero no hay nada que reemplace al mando único; de cualquiera de las tres Fuerzas, yo no estoy diciendo de que sea un marino el que tenga que dirigir para que las cosas salgan bien, no, de eso nada, pero alguien debería haber tenido en su mano toda la defensa.

Se derriban aviones argentinos porque no está suficientemente aceitado todo el sistema de la defensa, porque nadie hasta ese momento ha llegado a clarificar bien quién va a dirigir la cosa. Esa defensa aérea después va a demostrar que es altamente eficiente; después se pone bajo un mando único, participando todos mancomunadamente.

X ! No hay un control de los raid ingleses, no hay un CIC operando. Cuando se producen los primeros ataques, los raid que se producen sobre Puerto Argentino, no están llevados y archivados para ver cuál es la tendencia que van relevando. No (1) Hasta que se hace cargo -ahí sí- el señor Almirante Otero, que le aconseja al General Menéndez centralizar todo eso y entonces, gente muy adiestrada, como es la gente que está en los barcos, de los cuales se los desembarca, forma, junto con la gente de Fuerza Aérea, junto con Ejército, la Central de Operaciones de Combate, cuando ya se está combatiendo, no antes de combatir. X NO

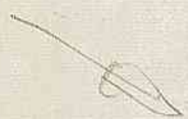
Así se empiezan a controlar los raids, raids que cuando se los ve llegar, el radarista dice: "Desapareció el raid"; entonces sacaban la fichita del ploteo -ésto está declarado, ésto no está inventado por mí-. Venía. "El raid viene marchando, marchando, marchando; desapareció el raid". Sacaban la ficha. Claro, había desaparecido porque había dejado de volar en altura y empezaba a ser rasante, a los dos minutos caían las bombas.

A fuerza de plotear de dónde salían, que no se llevaba ningún registro, Malvinas empezó a detectar cuál era el movimiento de los portacontenedores y de la flota inglesa, que no era muy diferente de la que todo el mundo suponía: alejada hacia el Este para evitar ///

(1) El CIC fue operado por la FAA para la FAA, pues eran los únicos medios empeñados en combate. Y no hicieron con eficiencia

C10-4D-28

MONSUABA



Rio CARCARAOLL



Ba B. Sueso



los ataques de la Fuerza Aérea, las suficientes millas como para que no hubiera autonomía por parte de los aviones, acercándolos de noche; apartándolos de día; pero siempre con una especie de riñoncito ubicado hacia el sur, que era lo que se necesitaba para ordenar los ataques entonces.

Todo el registro de esta información, un CIC se vuelve útil; una Central de Operaciones se vuelve útil cuando empieza a tener toda la información, porque hasta ese momento, hasta la información estaba en manos de los tres componentes y no puesta en forma conjunta.

Esto ocurre todo el 1° de mayo. A estos buques logísticos se les ordena zarpar de Puerto Argentino, porque no se les va a poder proveer defensa y ésta es la sentencia de muerte de todos los buques logísticos, porque van zarpando y alejándose. El Formosa, que está descargado totalmente, empieza a navegar por el sur de Malvinas para regresar y es atacado por aviones y casi hundido. Los aviones se apartan. Empiezan a revisar que tienen daños en las superestructuras, hasta que aparece un contramaestre y dice: "Señor, en la bodega hay una bomba". Pero la bomba se ha desprendido de la espoleta, de manera que queda inerte el (aquí hay una palabra que no se entiende) también; cuando leen la bomba dice: "ARGENTINA". Ha sido atacado por aviones propios, que es parte de la no información, que es parte de la no comunicación de unos con otros. Y el avión que apareció y que vio el buque y que no lo identificó bien, porque le pareció enemigo, le hace dos pasadas con bombas, una la erra y la otra ¡paf!, que afortunadamente Dios es argentino, se la lleva puesta hasta que la consigue desembarcar.

El Bahía Buen Suceso empieza a navegar y la orden es internarse en caletas donde pueda mimetizarse; navega sin ninguna noticia de dónde está la flota inglesa, nadie le da ni siquiera un parte meteorológico; no tiene idea de los raids aéreos que pueda haber y así se va internando en el Canal San Carlos, donde los buques chicos, confiscados a la Falkland Island Company, el Penélope (y otros dos más, cuyos nombres no se entienden claramente) van descargando las cosas y llevándolas a los Regimientos de la 3ra. Brigada que han sido apostados en la Isla Oeste de Malvinas, en Gran Malvinas, donde van a permanecer allí hasta el fin de la guerra sin tener una oportunidad de intervenir.

MONSUNEN

Son abastecidos también el Río Carcarañá, que tiene grandes problemas con la tripulación civil, que no todas las tripulaciones se han presentado voluntarias. Y como de guerra sabemos poco, no se confiscó el buque y se movilizó a la tripulación. De manera que el Bahía Buen Suceso tuvo que aguantarse que la tripulación civil

dijera "Yo no quiero". Y se fueron y hubo que tripularla toda con personal militar . Quiero aclararles que cuatro de los miembros se quedan, cuatro civiles, entre ellos el Capitán del buque, el señor Nelia y es uno de los más valerosos exponentes que debe tener la guerra de Malvinas . En el Carcarañá ocurre lo mismo, cualquier orden es objetada, está decidida en contra del Comandante militar del buque. Y así este buque entra también en el San Carlos y es alistado para llevar aprovisionamiento a los distintos puestos del ejército. Esto después veremos qué suerte corre. Pero éstos, que en su camino son atacados también, también se produce todo ésto el día 1° de mayo.

De manera que yo les diría que el 1° de mayo, independientemente de la avería en la pista, que no la saca fuera de servicio; del incendio de todas las instalaciones de aviación naval, que pierde todos los repuestos y gran parte de los elementos que tiene; empiezan a llegar avisos del desembarco, de la posible incursión de grupos comando, lo cual obliga a desplazar tropa con helicópteros propios.

Llegándose así a lo que va a durar toda la guerra; toda la guerra la guarnición de Malvinas va a tener que estar rastrillando, yendo, viniendo, confirmando, independientemente de algo que les da una idea de cómo estaba la defensa: cuando, con motivo de la segunda visita del Almirante Lombardo a Malvinas, vuelve a reiterarle al General Menéndez que la población civil de Malvinas no está controlada, no hay un levantamiento de quiénes son, lo que permite -ahora por informes ingleses sabemos- que desde el 1° de mayo haya gente de graduación de los comandos ingleses, viviendo dentro de Malvinas y mirando cuál es nuestro dispositivo.

Además, el Servicio de Inteligencia Naval, que está dotado para eso, intercepta múltiples comunicaciones hechas directamente a la flota inglesa, por parte de los Kelpers. No han sido retiradas todas las armas de las estancias; no han sido retirados todos los elementos de comunicación; excelentes elementos de comunicación. Fíjense lo que fue la defensa de Malvinas.

Todo esto ocurre el 1° de mayo, que lleva a una gran confusión, porque se han sucedido los ataques y porque es la primera vez que se entra en guerra, es la primera vez que las bombas están explotando al lado. El 1° de mayo yo les diría, como dice en un informe un prestigioso Oficial, es realmente "el fogueo" de toda la gente que está allá en Malvinas y es también el que trae ciertas confusiones sobre qué está haciendo la flota inglesa.

Y ahí ocurre algo que lo quiero señalar porque realmente

tiene que derribar alguna de las equivocaciones que tiene el país y sobre todo que pueden tener alguna de las Fuerzas Armadas, que se valen del desconocimiento general, para mencionar intencionadamente otras cosas.

La flota inglesa ha llegado a Malvinas y no cabe ninguna duda. De si está o no está comprometida en un helidesembarco, es otro tema; la idea que generan todos los despachos es que sí, de que está aferrada. Y ésta comunicación es la que en Malvinas, al informárselo al Almirante Lombardo, interceptada por el Comandante en Jefe de la flota, Almirante Allara, lo lleva al Almirante Allara a decidir un ataque sobre la flota inglesa. 51

¿Qué tiene el Almirante Allara para atacar a la flota inglesa?. Tiene dos grupos de tarea: Uno, el portaaviones, donde tiene a bordo ocho A 4-Q. ¿Qué es un A 4-Q?. Es un avión bueno, un buen avión de combate, viejo. Por ejemplo, no tiene elementos de navegación como el Super Etendard, donde lo lleva exactamente al punto donde quiere ir. Es un avión que no tiene un avisador, de haber sido iluminado por radares enemigos. Es un avión rápido, pero más lento que el Harrier. Es un avión, que si no está reabastecido, no puede llegar a las Malvinas con una autonomía suficiente.

El esfuerzo que hacen pilotos de la Fuerza Aérea y de Aviación Naval,para combatir esos buques en el límite de la autonomía, porque no todos pueden reabastecerse, porque aviones abastecedores hay pocos, el esfuerzo que hacen es fabuloso, realmente encomiable. Estos aviones están embarcados en el portaaviones, son ocho, de los cuales pueden operar seis, uno, porque va a quedar de reserva, otro porque está en configuración tanque y los otros seis pueden llevar, si hay 40 nudos de viento, 20, que produce el portaaviones al marchar hacia adelante y 20, que en el Atlántico Sur es lo más fácil de encontrar como mínimo; puede lanzar su grupo aéreo de tal manera que puedan despegar seis aviones que puedan lanzar cuatro bombas de 500 libras cada uno.

¿Qué tiene además el Almirante Allara?. Tres corbetas. Corbetas francesas que han servido para navegar en el Mediterráneo. Tan petisas, tan chatas con respecto al agua, que el radar las encuentra difícilmente y además están armadas con Exocet. Estas corbetas, que nunca se pensó que pudieran navegar bien en el Atlántico, los que tripulan las corbetas dicen que es un buen submarino, porque anda permanentemente por debajo del agua, pero siempre que se han hecho ejercicios con buques similares a los ingleses, nosotros tenemos el

"Hércules" y el "Trinidad", siempre consiguen arrimarse por la baja silueta que tienen. Y tiene rodeando al portaaviones a los dos buques que le pueden preservar el portaaviones; acuérdense de lo de Chile.

Estos grupos son lanzados al ataque, con la directiva de: atacar a la flota inglesa que está comprometida en el desembarco; haciéndole un ataque con aviones; el cálculo de probabilidades en la Escuela de Guerra dice: Salen seis aviones, al punto de lanzamiento llegan cuatro, porque los otros son derribados por los misiles y llegan a lanzar con precisión sobre la flota inglesa ocho bombas, ¡que poco no!. Pues este ataque iba a tener lugar. Pese a todas las mentiras que se han contado por ahí, este es un ataque que iba a tener lugar; un ataque que iba a terminar todo con cuenta negativa, porque luego el portaaviones no iba a servir realmente para nada porque no iba a poder embarcar otros aviones a los fines de lanzar ataques desde allí.

Las corbetas son lanzadas rápidamente a atacar también a aquellos buques que hayan sido averiados y que estén en retirada, para hacerles un ataque misilístico. ¿Qué se ordenó entonces al General Belgrano que estaba en Ushuaia?. Zarpar y marchar por debajo de la zona de las 200 millas, junto con dos destructores que se le suman, que están armados con Exocet, a los fines de: penetrar dentro de la zona de exclusión para -dice la orden- materializar y medir reacciones del enemigo. Así el crucero se aproxima sin entrar en la zona de exclusión, esperando la orden de ataque. El día 2 de mayo, en el borde de la zona de exclusión, están hacia el sur, las tres corbetas; hacia el norte, el portaaviones que va a lanzar sus aviones y en el borde de la zona de exclusión, el crucero General Belgrano.

Sería aburrido, pero es interesantísimo leer la secuencia de los despachos y los mensajes que se cursan. Se los voy a hacer más breve. A la tarde de aquel día se dan cuenta de que no ha habido tal desembarco inglés, que ha habido intentos y una profusión de vuelos de helicópteros, que a la defensa la han confundido totalmente, porque los ingleses empiezan a medir, a ver qué es lo que tenemos y cómo están de alistados; ellos aprendieron rápidamente de que no pueden arrimarse impunemente a la pista. Esto es uno. Pero después, tampoco saben si pueden navegar por los canales; tampoco saben qué hay minado y qué no hay minado. Yo les quiero aclarar, porque me olvidé de citárselo, que rápidamente se mina la entrada de Puerto Argentino.

Con las minas disponibles, y aquí es una de las cuestiones

donde el secreto va en contra. El 2 de abril, las minas están todas desarmadas por todos lados en la República, porque los explosivos están en Azul; las carcazas de las minas están en Puerto Belgrano, otros están en el taller de electrónica; cuando de repente deciden: "Vamos a defender las Malvinas", llega el día 10 de abril, llega el día 15 de abril y se embarcan apresuradamente todas las minas que la marina tiene, con lo cual se siembra un muy buen campo en Puerto Argentino, pero no alcanzan las minas para completar lo que ya está previsto y en planes, el acceso norte y al acceso sur de San Carlos; difíciles de minar, pero minables.

Se paga tributo al gran secreto de aquella operación inicial y aquella respuesta de cada vez que los Almirantes, los Brigadieres y los Generales dicen: "Sí, sí, tomar las Malvinas muy bien, pero ¿y después?. La contestación es, el después está a otro nivel. Esta es la respuesta que reciben el Brigadier Plessl, el General García y el Almirante Lombardo.

Cuando Malvinas le cita al Comandante del Teatro de que no están produciéndose desembarcos, el Comandante del Teatro le avisa al Comandante de la Flota que la fuerza no está aferrada, aferrada quiere decir con pérdida de libertad de acción y que entonces constituye un peligro para la flota. Y el Almirante Allara decide continuar el ataque, porque habiendo largado exploradores desde su portaaviones encuentran, detectan los ecorradar de la flota inglesa. Pero la flota inglesa que está bastante más al norte de las Malvinas.

De manera que este grupo no está aferrado y es el grupo que el Almirante Allara va a atacar. Recibe toda la información de que no está aferrado, pero el Almirante Allara va a atacarlo. ¿Qué es lo que ocurre?. La distancia es tal, que no le permite lanzar sus aviones para el ataque, porque tendría que recorrer, en el punto de más cercanía, 250 millas, que no le daba el avión cargado con el armamento que tenía que tener. Y empieza entonces uno de los dramas, se decide el ataque a la madrugada y esto complica toda la flota.

A la madrugada las corbetas se meten decididamente para completar el ataque misilístico que van a llevar los aviones. El portaaviones dice: "A primera hora voy a lanzarme en mi ataque para a la noche tratar de acercarme todo lo posible a la flota inglesa sin ser detectado". Y le da la orden al crucero de entrar para tener -aunque lo detecten- distraída a parte de la flota inglesa.

De manera que argentinos, porque la Marina, la flota no es mía, la flota es de Uds. también, la flota de Uds. no se quedó en puerto como dicen. Esta flota inicia entonces el ataque y el

(1) LA FLOTA DEBIÓ, CON UNIDADES [illegible], APOYAR A LA E.T.MLV.

viento empieza a cesar. Y entonces empieza algo, contado por el Comandante de los A 4-Q, dice: Señor, daba tristeza; medíamos el viento, bajábamos una bomba; menos viento, otra bomba abajo. Hasta que los aviones hubieran podido hacer el ataque con dos bombas cada uno. Cuando se decide el ataque con dos bombas cada uno, orden muy cuestionable, muy cuestionable si se tiene en cuenta que teníamos que mantenernos todavía atentos al problema chileno; la flota es detectada por un explorador inglés.

Nosotros creemos ahora por los datos, de que esta flota fue detectada en vuelo por los aviones ingleses de reconocimiento y pasada a la flota inglesa que destaca-los Harrier son también aviones de ataque y exploradores- aviones que lo detectan a la noche. Con ese viento que llega a ser calmo, absolutamente calmo, que tiene 20 nudos, lo que le da al portaaviones... el Almirante Allara se da cuenta de que no puede comprometerse, porque entonces sí, la flota va al muere con respecto a la flota inglesa, que ya lo ha detectado y ordena entonces el alejamiento.

Sí

El crucero General Belgrano, del cual nos vamos a ocupar ahora, está en su tarea cuando recibe la orden de no iniciar el ataque y esperar . La flota argentina vuelve a los puntos de espera para tratar de continuar el ataque cuando fuera posible. Pero ya la flota inglesa sabe que ha sido detectada, de manera que toma todas las previsiones; el cortinado está todo dispuesto hacia el continente ; se destacan los piquetes radar y entre los piquetes radar que se destacan está la Sheffield, que veremos después.

Esto es lo que le corresponde a la flota. ¿Qué es lo que ocurre entonces el día 2 de mayo?. El día 2 de mayo el General Belgrano viene navegando por debajo de la zona de exclusión; viene para entrar, cosa que anula; sigue navegando, da la vuelta y empieza a regresar. Y acá hay algo que parece ser mentalidad de todos los Comandos, por lo menos de los Comandos navales. Parecería que todo el mundo se hace a la idea que dentro de la zona de exclusión, se combate, fuera de la zona de exclusión no se combate.

Hay un despacho que es típico: le informan al submarino Santa Fé, antes, donde dice: "Fuerzas propias, en contacto con el enemigo , fuera de la zona de exclusión, no han sido atacadas. Los duendes de la Fuerza Aérea, interceptados en todas las ocasiones... y ellos continúan con las exploraciones, nunca fueron atacados. En uno de los duelos les muestran los misiles debajo del ala como diciendo ¡Ojo!. Pero la cosa continúa y no hay derribos. Buques mercantes argentinos que entran en el área Ascensión, son expulsados

Y EL C-130 ? Y EL L. JET Y el 707

NO!

C10-40-34

del área poco menos que a empujones por las fragatas, pero cuando vuelven a reingresar, uno de ellos, buque mercante, con tripulación mercante, el Río de la Plata, que se estaciona prácticamente frente a Isla Ascensión y donde saca el relevamiento total de qué es lo que tienen, no es hundido, pese a que ya llega la orden de que también ahí se decreta la zona de exclusión.

De manera que ampieza a aparecer la sensación..., esto, como Uds. podrán entender, no está probado, nadie declara, ningún oficial declara sí, fuera de la zona.... Pero realmente, el crucero cuando viene navegando y da la vuelta, queda con los destructores de la misma banda. El crucero viene navegando con los destructores de la misma banda, opuestos al lugar de mayor oposición.

Pero acá no puede sufrir ataques aéreos, porque los ingleses también tienen su autonomía y tampoco podían llegar hasta allá. Y así viene navegando hasta 16.00 horas; estando 35 millas debajo de la zona de exclusión, con los dos destructores de una banda, es decir, regalando la otra banda prácticamente, navegando a rumbo fijo y a 10 nudos para preservar combustible y poder entrar a la zona de exclusión con autonomía como para combatir, es torpedeado por el Conqueror, submarino que lo viene siguiendo desde el día anterior, porque ha tenido satelitariamente la información de dónde está este crucero . laro

Ese submarino, que en inmersión, cambia los torpedos que le va a disparar, tiene tiempo como para todo eso y tiene tiempo como para pedirle a la señora Thatcher si quiere hundimiento o no y de ahí recibe entonces el mensaje de que hundan al crucero y no a los destructores y alejarse a máxima velocidad. Todo ésto, de los informes ingleses; nosotros los argentinos hemos catalogado a los informes ingleses, aquellos que se han dado al Parlamento; si ahí mienten, paciencia, no tenemos otra forma de donde guiarnos.

X Yo les quiero volver a recordar de que la Marina ha tomado todos estos procesos, no se si las otras fuerzas lo han hecho o cual será su forma de estudio; yo hablo de la Armada. Ha metido todo en computadoras; todo dato que llega sobre Las Malvinas, va a una computadora, de manera que cuando uno aprieta la tecla "Crucero General Belgrano", aparece todo lo referente a él y esta es una información incorporada a ese tema.

X Los destructores intentan atacar al submarino, por supuesto ? no lo encuentran, regresan, es casi al fin del día, en maniobras que no tienen suficiente efectividad. Y Uds. saben entonces lo que pasa, no

Boucher y Piedrabuena } se fugaron

náufragos del Crucero General Belgrano permanecen, los que menos, 24 horas y los que más 48 horas. Son enviados una serie de buques en salvataje; aparece un buque chileno, el Pardo, un buque polar chileno, para rescatar; intervienen buques pesqueros rusos también y así Uds. saben que se termina con más de 300 muertos en esa acción.

Esto ocurre el 2 de mayo. ¿Y qué va pasando el 2 de mayo también?. Al norte de las Malvinas ha sido derribado un Canberra. Los Canberra que regresan, Fuerza Aérea, que han ido a atacar a los buques ingleses el día 1° de mayo, han visto eyectados dos pilotos y abrirse los paracaídas y suponen que han podido utilizar los medios de salvamento que cada piloto tiene. Entre el Continente y las Malvinas está una estación de salvamento de un buque que se llama el "Sobral" , que no es nada más que un remolcador distinguido, sin ningún armamento ni nada, él regresaba a Puerto Deseado porque no tiene ni combustible ni víveres. Lo destacan a tratar de rescatar esos náufragos. Esta navegación tiene 36 horas, 36 horas con agua a 4 grados de temperatura; pudiendo los pilotos subirse a una balsa. Los cálculos tanto de Fuerza Aérea como de la Marina, le daban a esos pilotos muy poco margen de supervivencia. Pero entonces viene ¿corresponde ésta orden?. ¿O corresponde no mandar nada?. Al camarada que se ha caído, ¿lo ayudamos aunque sea...?. ¿Habrá un milagro que permita rescatar a alguien a 36 horas...?.

Ahora es muy fácil criticar las decisiones que se han tomado. Y el Sobral marcha a las 36 horas; se le hace una muy débil recorrida de radar para ver si hay buques cerca. Cuando está llegando al punto inicia la búsqueda cuadrada y le informan que tiene a 40 millas de distancia a toda la flota inglesa. El buque se da cuenta entonces que tiene muy pocas posibilidades. El Segundo Comandante le dice al Comandante: Señor, de esta misión no volvemos y le deja, como van a hacer varios aviadores, todos los documentos a un abastecedor que regresa... Están convencidos de que no van a volver.

el 1° en abrir fuego fui el SOBRAL X ↑ sí

Aparece un helicóptero que los mira; no abre fuego; el aviso se da cuenta que va a ser atacado. Abandona la búsqueda y empieza a tratar de salir de la zona de exclusión, porque fuera de la zona de exclusión quizás no se combate. Aparecen dos helicópteros, le lanzan dos misiles; lo destruyen casi totalmente. Ese buque consigue, arrastrándose, porque no queda más nada del puente, absolutamente más nada del puente; consigue llegar hasta el borde; pone rumbo al norte y les abrevio la odisea, a 5 nudos, sin tener un sólo compás; tenían brujulitas chiquititas de esas que se usan como reloj, porque todo lo del puente ha quedado destruido; no hay radio, escuchan con una radio a transistores que se los está buscando. Así regresan, un

helicóptero de la Fuerza Aérea lo encuentra llegando a la costa, consigue desembarcar un médico y rescatar heridos y así llega poco menos que remolcado a Deseado.

Este buque tenía izado en el mástil una bandera blanca con la cruz roja, que buscaba heridos. Pero nosotros no estábamos dispuestos para una guerra de ese tipo. Cuando recibimos nosotros los mensajes, mensajes rarísimos, que parecían para engañar, EGLA, no se cuanto, y no se donde, y el Uganda, transmiten en frecuencia tanto, pintados de blanco. Y nosotros decíamos: ¿y ésto?. Esos eran los buques hospitales ingleses, que avisaban internacionalmente qué era lo que estaban haciendo. Esos buques, cuando van navegando, van emitiendo por debajo del agua, para que no les tire ningún submarino ningún torpedo, una señal que los hace reconocer como buques dedicados al salvataje. Sí

Ni la Fuerza Aérea, ni la Armada, ni el Ejército tenían un helicóptero declarado para buscar heridos. La Armada no sabía que tenía que tener como buque para ir a rescatar náufragos que los iba a haber. Y rescata sus náufragos por supuesto, con dos destructores, que podían haber sido hundidos. Destacan al Narwal, que está pintado de colorado, que todo el mundo sabe que es un buque espía. Sí

Estas son las cosas de la no guerra, de no estar suficientemente preparados para la guerra. ¿Uds. creen que un helicóptero inglés, porque vea una banderita blanca con una cruz roja, se va a abstener a un buque gris, que aunque tenga enfundadas las ametralladoras ve que son dos ?. No. Entonces va y lo ataca y lo ataca porque el buque además abre fuego sobre el helicóptero inglés que lo viene a revisar por segunda vez.

Pues muy bien, esta es la historia del Sobral. Y nuestro buque Bahía Paraíso, que rápidamente hay que pintarlo de blanco porque estaba pintado de colorado porque era antártico, también sale con grandes cruces pintadas pero se da cuenta, llegando a las Malvinas, que no está denunciado como buque hospital. Esta fue nuestra preparación en general. Sí

El 3 de mayo es el ataque al Sobral. Pero todavía van a ocurrir otras cosas más. En las Malvinas empiezan a detectarse ya los buques a la vista, tanto que el General Menéndez, en el informe Rattenbach declara que caminando mira y le señala a su Estado Mayor: "Miren, ahí va a empezar el bombardeo", porque allí, mucho más cerca de la línea del horizonte, ve todos los buques ingleses para empezar a tirar.

Esto es lo que vive Malvinas, no es lo que vivimos nosotros. A nosotros nos resulta difícil comprender cómo se vivió en Malvinas,

porque no sabemos que esa gente estuvo permanentemente martillada y sometida a la amenaza y al ataque, no solamente al ataque aéreo, sino al ataque naval. Dos premisas se cumplen: ni la Armada puede lograr el control del mar, ni la Fuerza Aérea puede lograr el control del aire. Y entonces se da aquello de que las Malvinas se quedan solas.

Esta es la suerte que tienen las Malvinas, siempre estuvo perdida la guerra. Ese día 3 de mayo, todavía le falta pasar algo más a los argentinos, se alistan buques; hay mal tiempo, hay niebla, entonces se hace despegar a aviones navales para que vayan a atacar a ese buque que posiblemente es un portacontenedor. Sale un avión Aermacchi. Un Aermacchi es un avión de adiestramiento, que se le pueden colgar algunos tiros, algunos cohetes debajo de las alas, porque los alumnos aprenden así. No tiene blindaje, cuando camina a 500 millas ya es el asombro, en picada quizás y motor a fondo. Es un biposto de adiestramiento que no sirve nada más que para dar adiestramiento en Italia para vuelo instrumental.

Salen dos aviones con niebla; destacan un helicóptero para que haga un barrido; ese helicóptero se aparta de las Malvinas, recorre 30 millas para ver si con su radar, que no es un radar de búsqueda, es un radar meteorológico, nada más. Es arriesgar, pero era lo único que se tenía. Sale, no ve nada, los aviones continúan unas cuantas millas más, cargados, volando bien bajito, sin saber a donde van, porque realmente, sin un detector que acuse... De manera que en cualquier momento podrían encontrarse un buque. El Comandante de esa misión dice: "De repente la visibilidad se volvía a 100 metros". En 100 metros no hay tiempo ni de apretar el botón para tirar las bombas.

Esos aviones quieren hacer el ataque, no encuentran nada y regresan. Al regreso de ese ataque, el numerado, posiblemente succionado por un terraplencito que tiene la pista, embiste la pista y se mata. Así que todo esto ocurre también el día 3.

Pero claro, el día 1° de mayo también hay ataques de la Fuerza Aérea para rechazar al incursor y se producen aquellos primeros derribos, ¿se acuerdan?, del Capitán Perona, tiene lugar el primer combate aéreo. Y hay bombardeo sobre los buques y hay una serie de noticias que son las primeras cosas del combate, de repente se dan muchos derribos, de repente se dan muchos hundimientos, pero es la confusión. Cuando un avión pasa sobre un buque y lanza, él no puede ver el efecto de sus propias bombas, tiene que venir el de atrás a

///

Sí, pero la FA voló para el ejército

decirle sí, pegó o no pegó. Los ingleses no acusan bajas esos días. Pero la confusión se aumenta porque ven llamaradas o nubes sobre buques porque también son los lanzadores de misiles los que pueden producir eso. De repente damos por averiadas fragatas que se van alejando a 28 nudos. NO

Todo esto, lo que les quiero decir es la confusión del momento más la artillería antiaérea tirando y avisando que ha producido tantos derribos, lo cual produce así una sensación de confusión. El 1° de mayo, me da una idea a mí, me lo tendrían que decir los que han vivido allá, pero yo podría arriesgar de que el 1° de mayo, bautismo de fuego, es una gran confusión, no totalmente controlada. Es el primer esfuerzo de guerra. Todo esto ocurre.

Y así entramos al 4 de mayo. El 4 de mayo, cuando están enterrando al Teniente Benítez, al que se ha matado allí, se desenganchan del avión tanque de la Fuerza Aérea los Super Etendard. Vamos a hablar un poquito de los Super Etendard. Las Fuerzas Armadas cuando compran material, a veces tienen que comprar en rezago porque les es más barato y demás. Las Fuerzas Armadas aprendieron a comprar bien ultimamente. Ejército compra sus mecanizados bien. Fuerza Aérea compra sistemas bien y la Armada compra una de las primeras veces bien también, el sistema Super Etendard, que es un avión de combate con capacidad para lanzar la atómica que no tenemos, pero con capacidad para lanzar el Exocet. Han ido los alumnos a estudiar a Francia, vuelven; cuando llegan acá, en el máximo secreto, nadie sabe nada, se van preparando al mismo ritmo de siempre. La cuestión es que el 2 de abril los sorprende sólo con 5 aviones, con 7 pilotos preparados y sólo con 5 misiles Exocet. Pero para que vuelen 5 aviones hay que canibalizar 1. De manera que lo que está realmente operativo son 4 .

Los Exocet están metidos en cajones, nadie ha hecho todavía una práctica, en absoluto. En Francia no les han mostrado ni el uso del Exocet, ni les han mostrado nada que no sea una película del Exocet, del daño que hace. pero no les muestran las pruebas prácticas porque prácticamente los dos lanzamientos reales últimos que hace Francia, fallan los dos. De manera que cuando llega el 2 de abril y le dan la orden: "Prepararse para lanzar misiles", los pilotos cuando abren el cajón ven el Exocet por primera vez, pero después había que colgarlo debajo del avión y hacer que funcionara. Y los técnicos franceses que tenían que venir en la primera quincena de abril, no vienen, porque en vez de ocurrir aquello que todos suponíamos que iba a simpatizar todo el Mercado Común Europeo y la CEE

y toda esta cosa europea con nosotros, no es así, nos hacen el boicot y nosotros perdemos los técnicos.

Y entonces los técnicos argentinos tienen que poner en vigencia todo el sistema, hasta que las luces van dando, lo que tiene que funcionar parece que funciona. Y ese día, luego de practicar mucho en Puerto Belgrano, en 15 días se hace lo que se supone que debería haber durado tres meses, con todas las técnicas y tácticas de los pilotos, salen luego de una misión fallida. Porque hay una misión el día 1° de mayo. El día 1° de mayo, un avión abastecedor larga dos Super Etendard, que cuando están en camino empiezan a perder todo el combustible que ha recibido uno, siempre se sale de a dos. Y luego al otro le da fallas en el panel de armamento, tienen que regresar. El próximo ataque se monta el día 2.

Aquí aparece también la Cenicienta. Para que vayan a Malvinas 3 C-130 a abastecer la logística, destacan un avión explorador, pero realmente explorador, que tiene todos los sensores, pero que está volando sus últimas horas porque es la vejeztud andando, un ~~Edwin~~ NEPTUNE ,(') que en el camino, para dejarles a los C-130 el acceso a Puerto Argentino, descubre un eco. Entonces,en ese momento Puerto Argentino está bajo ataque; anulan la misión de los tres C-130 para Malvinas, queda el explorador solo y le ordenan mantener contacto.

O3 HAY

No

Mantiene el contacto, marcha hacia la zona donde está el Belgrano para confundir sus movimientos, vuelve, se le quema el radar en vuelo, esto es para que vean el estado en que estaban los aviones cuando entramos a la guerra, se le quema el radar en vuelo, lo cambian a ras del agua; vuelven a dar las vueltas porque desde el continente les piden posición de esos ecos a las 10.15 hs. Se da cuenta de que tiene que seguir dando vueltas; en un nuevo ascenso se da cuenta de que siempre los ingleses lo tienen en el radar. Empieza a escuchar la transferencia de las patrullas inglesas de combate sobre él; porque cuando dicen: "Un lento que se aproxima del rumbo 00 no sé cuanto; sigue en éso. Estos son los héroes anónimos, porque todo el mundo habla de la gente que tiró los tiros, pero la gente que no tiró tiros pero que contribuyó a que se tiraran bien, merecen algún lugarcito en las publicaciones nuestras.

Pues bien, se le vuelven a quemar los radares, entonces tiene que acercarse para obtener por lo menos una imagen y así da la posición. Los Super Etendard lanzan sobre ese blanco, regresan y se enteran por la radio que el buque hundido es la Sheffield. Pero la Sheffield sirve también para alertar a los ingleses que aquella capacidad de la cual no nos creían capaces,-lanzamiento de misiles-

(') Esto es lo que se escucha

estaba en marcha.

Este es el primer golpe de respuesta que tienen los argentinos, que a su vez experimentan un gran fracaso. Vamos a hablar del submarino. El submarino en su navegación y en su estada frente a las Malvinas, al día 19 de abril se le quema la computadora, tiene que lanzar desde entonces todos sus torpedos apuntados manualmente. El manual del buque dice que en ese caso tiene que acercarse totalmente al blanco y lanzar con torpedos buscadores. Acercarse a la flota inglesa -NATO- antisubmarina y lanzar torpedos buscadores.

Hace tres lanzamientos, uno el día 1°, otro el día 8 y otro el día 10 y todos los falla, porque además es la primera vez que lanza un torpedo de combate. ¿Cómo, ésa es la preparación de nuestra flota?. Sí. Nuestra flota nunca tiró un torpedo de combate porque el torpedo de combate cuesta mucho dinero. Nuestra flota nunca tiró un Exocet, porque el Exocet cuesta una porrada de dólares. Y así podríamos ir diciendo si la Fuerza Aérea o el Ejército ha practicado en tiro de combate con munición que no podemos reponer.

Hablo por la Armada, la Armada quiso retacear toda su munición de combate por lo que pudiera venir, cuando llegó el momento tuvo que prepararse y afortunadamente salieron bien los Exocet, tanto de aviones como las bombas que tenía disponibles como el Exocet que lanzó desde tierra, otro elemento inédito, pero fue el fracaso total de su guerra submarina. Ese submarino que es realmente una joya, no sirvió absolutamente para nada.

¿Cómo fue éso?. Porque los torpedos tienen que mantenerse en talleres de humedad y temperatura constantes, vale tanto esa obra que nunca se encaró , porque los testers para todos los elementos del submarino y del torpedo son tan costosos que nunca tuvieron prioridad. ¿Cómo vamos a gastar tanto dinero en ésto?. Y porque el submarino siempre lanzó torpedos de práctica que andaban lo más bien, nunca se lanzó un torpedo de guerra. Total que de los lanzamientos de estos torpedos el hilo se cortaba, un torpedo explota en el fondo; la flota inglesa se da cuenta que algo sucede; somete al submarino a un ataque con bombas de profundidad, lo cual lo obliga a tener que recluirse prácticamente en el fondo, hasta que pasa todo eso. Lanza sobre dos blancos que van al norte, tampoco consigue porque vuelve a cortarse el hilo y el tercer torpedo es lanzado sobre un blanco que le viene de frente, que aparentemente no está bien identificado qué clase de buque es, pero que no tiene ningún ataque a su vez sobre el submarino.

Ese submarino es replegado y los argentinos saben entonces de que no hay caso de amenaza submarina. Los ingleses siguen preocupados

Sí

de la amenaza submarina, pero los argentinos saben que no tienen ninguna posibilidad de hacer nada.

El 9 de mayo el Narwal, que está metido dentro de la flota inglesa, navegando alegremente, hasta que los ingleses se cansan y lo hunden. Pero además lo hunden llevándole en helicópteros una tripulación de presa.

Eso de que atacaron las balsas... A las balsas en la corrida de tiros, es cierto que las hunden y les producen heridos, también es cierto que la tripulación civil se lanza sin autorización a las balsas para irse.

Y al buque le aparecen encima dos helicópteros que rápidamente bajan infantes de marina, que toman en moderno abordaje -siglo XX- al buque, un buque que se está hundiendo realmente. Y dejamos de tener el último espía útil en la zona porque los pesqueros también son retraídos.

Malvinas en esos días avisa, que con la llegada de -ya ha llegado antes- la IIIra Brigada sus límites logísticos están a cero. Entonces se prevé la operación relámpago. Se juntan en la isla de los Estados una serie de buquesitos pesqueros, a los cuales se les ha puesto víveres, municiones de más, para lanzarlos a todos hacia Malvinas.

Ese operativo para el cual se ofrecen varios voluntarios, varios oficiales de distintas Fuerzas, para marchar a reabastecer a Las Malvinas, es suspendido porque el Bahía Paraíso, buque hospital, desembarca en Malvinas víveres que están prohibidos por la legislación sanitaria, -toda esa cosa de Ginebra- con lo cual restituye los niveles. Luego, como se ve que ésto se puede hacer, el Almirante Irizar, también buque hospital, hace lo mismo y consigue llevar los niveles de municionamiento, cosa que se imaginan lo prohibido que está, y de víveres a Malvinas.

Para ese entonces hay una novedad de importancia, la desconjuntez es tan notable. Ocurren cosas que son explicables. Las Malvinas piden ataques aéreos sobre los buques que ven. En el Continente no siempre se pueden lanzar esos ataques que pide Malvinas porque no siempre tienen los reabastecedores para que los aviones lleguen.

Hay veces que con esa información se lanzan los ataques. Ya la aviación naval está basada en Río Grande junto con aviones de Fuerza Aérea, también hay en Gallegos y también en Comodoro Rivadavia.

Entonces empiezan a lanzar los ataques sobre Malvinas, a veces avisando y otras veces no. En Malvinas ocurre que ven pasar aviones argentinos en ataque a Las Malvinas de los cuales ellos no tienen noticias que viene el ataque.

Al no serle transferidos estos aviones para que ellos puedan ubicarle en tal lugar o en tal otro, los aviones llegan sobre Malvinas y un poco tienen que buscar el blanco, que, cuando se está en el límite de la autonomía ya rasante, es un consumo tremendo.

Malvinas se queja, pero el Continente también se queja y le dice: "Pero Ud. me tiene que dar las posiciones mejor dadas, para yo poder concretar el ataque."

Y entonces, entre una cosa y otra, empiezan las recriminaciones. Y también se agudiza que cada uno de los componentes* se comunica con su Comandante. Dispone de la información que le dá su Fuerza y no siempre** esa información es puesta en común. Al punto tal, que los aviadores tienen temor de sobrevolar las posiciones artilladas propias de Las Malvinas por medio a que se abra fuego sobre éllos. Les recuerdo que hay dos aviadores navales derribados por artillería propia, y varios aviadores de la Fuerza Aérea derribados por la misma artillería. NO TAN- TOS

No se combinan entonces el problema de la defensa, de la defensa de Malvinas en esta forma. Se va complicando. Se complica también la logística, que a último momento trata de remediarse con el uso de los buques logísticos-que se los había dejado en la conferencia del ratito anterior- dentro de Malvinas.

Los ingleses de repente empiezan a incursionar dentro del canal San Carlos, porque se dan cuenta que no está minado, una, y que no está defendido. No hay nadie en el acceso Norte o en el acceso Sur; hasta que éllos consiguen meter dentro una fragata. Cómo nos damos cuenta que la fragata está adentro? Porque un día el "Isla de los Estados" alijando y yendo a Bahía Fox para desembarcar municionamiento y nafta, es atacada de noche. Primero hay una bengala que dura ocho minutos, puesta sobre el buque y luego doce andanadas de las cuales erran la primera, y las otras once pegan en el buque y se hunde.

Ese buque que tiene un Comandante que dos o tres veces se tira al agua para rescatar náufragos y que termina con otro marinero sobreviviente en la isla de los Cisnes, ese buque es el primero que da la noticia de que el canal ya no es navegable para los argentinos.

Al día siguiente o a los pocos días, es atacado el Bahía Buen Suceso, que está en puerto y luego el Río Carcarañá que está enfrente. Que es abandonado por la tripulación mientras flota y demás, y ahí se termina excepto con la navegación de los buques chicos la posibilidad de ir abasteciendo los distintos puntos.

En fin, nos estamos yendo un poquitito en detalles. El Comandante del Atlántico Sur se vuelve a presentar en la Junta Militar y le vuelve a aclarar que como está la situación, la guerra está totalmente perdida. Y entonces, le pide una urgente negociación de alguna otra forma porque militarmente..La respuesta es, que el Comandante del Atlánti-

** de la isla
* toda

///

tico Sur sin comunicárselo al resto del país, lo hacen integrar en Comodoro Rivadavia,una especie de Estado Mayor Conjunto, una especie de Comité Militar, que tienen un Brigadier, un General y ese Almirante -no es cierto- con una particularidad. Si los miembros estuvieran en disidencia, el que puede dar la pauta final, es el General García.

Y así viene a quedar al mando de este Comando Conjunto, que opera en Comodoro Rivadavia.

Hay, como Uds. saben, otros ataques exitosos, lanzados sobre buques, sobre todo el día 12 de mayo, donde se produce la avería por aviones de la Fuerza Aérea, de la Flota inglesa, que toma buenos recaudos porque se da cuenta que tampoco están impunes su acercamiento a la Isla.

Y hay también,detectados ya no por exploradores puros de la Armada, porque ya han dejado de volar, porque notienen ni más repuestos ni censores ni nada, ataques de los Super Etendard que hunden al Atlantic Conveyor.

Entre medio de todo ésto va la fecha más importante, que es la del día 21 de mayo, que es el desembarco en San Carlos de los ingleses.

Días antes se han notado movimientos de buques, se destaca una pequeña fracción a establecerse en las puntas elevadas del acceso Norte del Canal San Carlos. Ahí está el famoso Teniente Esteban. Pero, resulta que los avisos de él de buques no son suficientemente bien interpretados y una mañana en que amaneció con niebla y demás, pero se despejó casi de inmediato, un avión Aermacchi, que va a reforzar el avistaje que ha hecho la gente de Ejército se encuentra de repente en San Carlos con toda la Flota inglesa.

Es el primer avisaje concreto que hay, alcanza a atacar a una fragata que la tiene ahí. Tiene un gesto de valentía más, como no se ha dado bien cuenta de cómo es la ubicación, vuelve a ascender para tener un vistazo general mientras le tira toda la Flota y regresa rápidamente a dar parte.

No hay ningún movimiento por parte de la defensa en cuanto a marchar sobre San Carlos porque ya no puede.

Los bombardeos ingleses han destruido la mayor parte de los helicópteros argentinos. La época de lluvia se ha generalizado tanto que no hay vehículos que puedan salirse de las huellas,y hasta las mismas huellas son intransitables. Y empieza la discusión en Puerto Argentino si este es un desembarco de diversión o no.

El teniente Coronel ~~Geleibrín~~ SANGIHDIN, el Capitán Robasio (E) de Infantería de Marina avisan de que este tiene que ser el desembarco princi-

///

C10-40-44

pal. Pero, la idea que prima es que el esfuerzo inglés va a ser volcado en los alrededores de Puerto Argentino.

Se le pide entonces estirar las líneas hasta Monte Kent. Que es la elevación que está ubicada más al Oeste, para cubrir el sistema de defensa. La respuesta es que no, porque entonces todas las líneas se van a debilitar. Y como se esperaba realmente en un desembarco, cerca de Puerto Argentino, iba a quedar esa Fuerza desconectada del resto.

Hay una bahía que está ahí, (dice señalando en el mapa), acá está Monte Kent. Luego vienen tres elevaciones. Son muy importantes. Esta es Dos Hermanas, esta es Monte Longdon y esta es Monte Harriet. Detrás de ésto está Tumbledown y Monte Williams. Y detrás de ésto esta Sapper Hill. Sapper Hill está a la vista de Puerto Argentino.

Yo les diría que Sapper Hill y Puerto Argentino, -pues hay que vizualizarlo así - a mí me sorprendió mucho cuando uno de los Oficiales que vino a declarar, se trajo un calco de la Ciudad de Buenos Aires. Y lo puso y dijo: "Sabe señor cómo es? es como caminar desde el Congreso hasta el hipódromo."

Desde Sapper Hill, dicen los ingleses, veíamos cuando se cambiaba de gorra el General Menéndez, - en su informe-.

No se estira hasta Monte Kent la línea, de manera que la primera línea de defensa sigue siendo ésta de acá (dice señalando en el mapa) Cúanto hay de acá a Puerto Argentino? unos diez o doce kilómetros.

Todo el mundo espera el ataque en la parte Sur o en la parte Norte porque acá vuelve a se así la cosa , sobre Puerto Argentino.

La idea que sigue primando es que va a ser ahí el ataque.

Un indicio cierto de que los ingleses están determinados a pelear, es que además del desembarco, la Armada tiene un campo de diversión que es la Isla Borbón, que queda al Norte de la Isla Gran Malvinas.

Ese campo es realmente útil al principio de la guerra, hay aviones desplazados ahí que pueden recorer la costa. Son aviones de adiestramiento ni siquiera a reacción, sino turbohélices chiquitos. Operan también los aviones Pucará. La Fuerza Aérea tiene aviones destacados en Darwin. Como Darwin es un aeródromo muy ondulado que pone en peligro la estructura del avión, los destacan frecuentemente cambiándolos de lugar. El Pucará y estos T-34 son aviones turbohélices que pueden recorrer la Isla buscando desembarcos o pudiendo oponerse a grupos pequeños.

Esta Isla Borbón es atacada una noche con fuego de artillería naval más el desembarco prematuro de paracaidistas desembarcados con helicópteros. Pero ya está tan inundada la pista que aunque hubieran querido despejarse de ahí todos los aviones no hubiera sido posible. Pero lo cierto es que este ataque inglés, ataca cada uno de los aviones

///

y los deja fuera de servicio. Y este es otro indicio más de su decisión de ir quitando todo lo que le pueda ir molestando su desembarco y el progreso de su avance.

Yo creo que lo demás Uds. ya lo tienen presente. Hay una rápida marcha de éstos sobre Darwin. Darwin no tiene un apoyo aéreo, porque el apoyo aéreo que se le puede prestar y que se le presta, es, dos secciones de Pucará que vuelan sobre el dispositivo inglés, pero solo regresa el cincuenta por ciento. Dos secciones de máquina regresa porque hay niebla, y la otra concreta un ataque pero es derribado el cincuenta por ciento también.

De manera, que ahí ya no hay caso de desfender mucho porque tampoco está coordinado el apoyo a las fuerzas terrestres.

La orden conque se pierden dos de los pilotos es: Cuál es mi línea para empezar a atacar" traducido en palabras civiles. Y le dicen: "Tiren del mástil para adelante."

Esto es una información registrada: "Tiren del mástil para adelante."

Y tiran del mástil para adelante y por supuesto * los derriban, con todo la misilística que tienen.

En Darwin el Ejército pelea realmente, formidablemente bien. Porque realmente detienen el ataque inglés. Hay un reataque argentino y ahí es donde se producen la mayor parte de las bajas que tiene el Ejército en Darwin . En Darwin se pelea con mucho encarnizamiento. Pero no tiene todo el apoyo de la artillería. Y aquí viene algo que es notable. ?

Nosotros dispusimos de todo ese tiempo para desembarcar artillería de alrgo alcance. En la isla había tres cañones Sofman Dos inicialmente, pues el tercero es llevado después y se entierra en Puerto Argentino .

Había dos cañones, bastó que los Sofman abrieran fuego sobre los buques para que las fragatas se retiraran de inmediato y no se pasearan delante de la costa ~~inglesa~~.

Con dos cañones no se hace mucho, pero la presencia del proyectil cayendo cerca del buque al inglés le preocupa y entonces pone distancia.

En Darwin prácticamente se pelea con lo puesto. Y se pelea honorablemente, se pelea hasta que las bajas son ya inaceptables. NO(1)
Y ya se rinde la plaza cuando ya no hay nada más que hacer porque no hay un control lógico. Además de todo ésto la defensa de Darwin casi se hace telefónicamente desde Puerto Argentino. SÍ

Cae Darwin y entonces, empieza la maniobra de los ingleses para ir rápi-

*los ingleses

(1) UNA UNIDAD DEFECCIONÓ TOTALMENTE (TENTE PIAGGI), OTRA COMBATIÓ BIEN (TTE 1RO ESTEBAN, CA "C" DEL RI 25) TEN GOMEZ CENTURION Y SBT ESTEVEZ

31,8
9

2,86,2

C10-40-45

damente. Por buque empiezan a tratar de llegar al sur de Puerto Argentino. Por tierra lanzan sus columnas que van marchando bien pertrechadas, muy móviles helitransportadas. El soldado inglés camina con lo justo y necesario puesto encima. Permanentemente le van adelantando las vituallas y las cosas,que se dejan ahí porque están protegidos por el fuego de artillería propios que es sensacional la concentración de los fuegos y así van marchando para cerrar las pinzas sobre Puerto Argentino.

La Fuerza Aérea sorprende el desembarco en Bahía Agradable. Es donde se produce el que los ingleses confiados o porque no se podía hacer otra cosa, no sale muy claritos de los planes de éllos, desembaracan sin ninguna protección prácticamente. Quieren desembarcar tropa. Es sorprendido por un ataque que es repetido y se les causan una gran cantidad de bajas.

Esto quedaría por acá (dice señalando en el mapa) porque el dispositivo de defensa de Puerto Argentino no explota el éxito. 51

Cuando el Batallón BIM de Infantería de Marina pide autorización para marchar y explotar el éxito, el movimiento al temor -hay movimientos de ingleses también por el Norte- de que se ponga en peligro aquella idea primigénia, de que el ataque principal viene sobre Puerto Argentino ahora, que San Carlos es de distracción y éste también, hace que no se destaquen más. 51

Me olvidé injustamente de relatar el 21 de mayo. El 21 de mayo Uds. sabrán muy bien lo que hizo la Fuerza Aérea, lo que hizo la Aviación Naval, en el ataque a los buques.

Realmente es increíble, porque, me lo contaba alguien que estaba en Río Grande . Hay que saber lo que es que salga toda una sección y que vuelva la mitad. Sabiendo que después hay que salir, y volver a salir, y volver a salir. Hay pilotos que hacen tres salidas. La mayoría hace dos salidas. Pero de esos que salen saben que la mitad vuelve.

Y entonces empiezan a salir toda esa serie de detalles que hay impactos pero bombas que no explotan. El espoleteado es cerrado. La bomba no es una bomba frenada. A nivel de Comandantes de escuadrilla los éxitos se festejan sin distinción de uniforme.

Desde Río Grande las bombas son intercambiadas entre Fuerza Aérea y la Armada. La Armada tiene las bombas frenadas,* que queda atrás con respecto al avión, de manera que uno puede pasar por el buque sin tragarse la propia explosión.Sobre todo el numeral que viene atrás.

Hay un buen intercambio de información que hace que los ataques sobre todo los que se largan desde Río Grande cada vez ten-

* que es una bomba

gan más éxito. Pero San Carlos se transforma en lo que llaman los ingleses el "Callejón de la Muerte". Y así el 21 la Flota inglesa sufre una serie de daños impresionantes. Hay buques que son atacados por las dos formaciones. Hay otros que por una sola. Pero realmente sufre una serie de daños, pero de ahí no se van. Lo cierto es que de ahí no se van. No sólo no se van, sino que esa cabeza de playa se fortifica y el día 22 de mayo, un día de sol radiante, porque no es verdad que estaba nublado. Era un día de sol radiante, no aparece ningún avión ni de la Aviación Naval ni de la Fuerza Aérea ni nada, porque yo creo -yo personalmente, porque no está escrito en ningún lado-yo creo que están con la tremenda impresión de los daños recibidos. (?) NO (REQ)

Lo cierto es que el día 22, mientras los ingleses esperan oleadas de aviones de ataque, no cae una sóla bomba, cosa que sí ocurre el día 23 de mayo.

Las órdenes que se les dan a los aviones registradas, son: Atacar los buques en el Canal. Y entonces, los aviones, atacan buques en el Canal que son los buques de guerra. Porque no tienen la autonomía ni la dirección suficiente para ir a atacar a los buques mercantes que es donde está realmente el correcto objetivo material; sus elementos, sus infantes, sus jefes. De manera que yo les diría de que, hay un esfuerzo tremendo, valiente y en cierta forma desaprovechado. Desaprovechado porque hasta reciben un montón de bajas, un montón de daños,de los cuales es tremendamente difícil recuperarse.

Estos son los días del 21,22, y 23 que una vez establecida la Cabeza de Playa ya es muy difícil seguir lanzando ataques masivos sobre esa zona, porque en esa zona ya están instaladas todas las baterías Rapier; que es misilística y muy efectiva,necesita como algo así de ocho o diez o doce horas para armonizarse entre apuntador y misil. Y disponen de todo ese tiempo el día 22.

Ese día 22 tampoco, los comandos que son destacados desde Puerto Argentino tampoco consiguen infiltrarse. Porque como no tienen movilidad, cuando llegan, llegan agotados y cuando regresan; de los cuales regresan dos, uno de Ejército y otro de Armada, regresan con una información tan, tan tardía que no ha servido realmente para nada.

Defensa, estática, sobre puntos, fuertes.Y ese es el problema que condena a Puerto Argentino.

En aras de no cansarlos demasiado todo ésto es lo que va ocurriendo y * que no entenderemos jamás, porque se nos mezcló además con el Papa.

El Papa llega a la Capital Federal cuando empieza entonces el ataque inglés sobre los puntos fuertes.

La primera sorpresa inglesa que Monte Kent, no esté ocupado. SI
Los primeros soldados ingleses llegan a Monte Kent sin tirar un tiro. Ninguno.Los plantan con helicópteros y se asombran de que ahí no haya habido

* hasta que llega aquello

///

C10-40-48

alguna línea de defensa. Tanto así que parte de la demora del ataque inglés,está dado porque al no entender la no ocupación de Monte Kent, esperan la incorporación de más artillería para empezar a abatir los puntos.

Pero, aquí viene algo que tiene que quedar claro: Nos han dicho de que todo el Ejército corrió. Que los soldados andaban en desbandadas, que no hubo control por parte de los Oficiales.

Yo creo que vamos a cometer el error tremendo de querer apoyarnos en algo para decir, que los demás estuvimos mucho mejor.

Al Regimiento 4 que llega a Monte Harriet, no alcanza ni siquiera a estar en posición, cuando empieza el fuego inglés. Y cuando hablamos de fuego inglés, se dice un fuego tal, que los incapacita para moverse. No pueden moverse de los lugares donde están. Y que no hay caso de volver a fortificarse o hacer algún planteo defensivo* de los que tienen en el momento en que han llegado.

Toda esta línea, acá (dice señalando en el mapa) está el 7 de Infantería, acá está el 4, y hay unidades del 6 y un destacamento -no importa los detalles- de Caballería Blindada que está destacado para reforzar que son sometidos a un fuego artillero tal, que es cierto que hay secciones que empiezan a abandonar sus puestos. Pero hay otras secciones que toman no sólo el puesto del que abandonó sino el propio. Y quedan peleando ahí, al punto que cuando los ingleses inician el ataque, 11 de junio, se encuentran con una tenaz resistencia.

Lo que los lleva con los helicópteros, el primer movimiento de todos, a, por retaguardia y con helitransporte a bloquear al 4. El Jefe del Regimiento del 4 cae preso porque su situación es tal, al estar totalmente incomunicado con Puerto Argentino y al no tener ni siquiera un buen apoyo artillero, porque está doblado por el ataque inglés, llega un momento en que él pierde contacto con sus secciones. Y luego de rechazar varios de los ataques y en uno de los momentos hasta su puesto de comando es tomado preso.

Es cierto que dicen que parte de esta Unidad, se replegó sin ir a las otras fortificaciones. Dicho por gente que ha estado en Puerto Argentino, estaban en un estado tal de quebrantamiento, luego de haber hecho lo que pudieron hacer; que ya no había caso de que ese hombre pudieran seguir en el combate.

Así ocurre en Dos Hermanas y el esfuerzo más grande lo recibe el Jefe de Infantería que es baqueteado con la artillería inglesa hasta el punto que tiene que ir replegándose, sobre Tumbledown. RICO?

No se manda mudar. Hay un Mayor, Jefe de Compañía -y lamento olvidarme el nombre- a quien luego no sé porque artificio lo pasan a retiro o no lo mencionan como deberían mencionarlo, que no sólo no come

* mejor

///

C10-4D-49

durante dos días, sino que lanza reataques sobre ingleses sorprendidos, que no creen que pueda lanzarse un ataque en esas condiciones. El es cierto que tiene que replegarse pero no se vuelve con una tropa que ya está prácticamente diesmada, sino que se repliega sobre Tumbledown donde está el Batallón 5 de Infantería de Marina.

El Batallón 5 de Infantería de Marina incorpora secciones del 7, incorpora una sección del 6, también es medio bloqueada y recibe parte del Regimiento de Infantería 4.

Cierto que alguna gente desistió del combate. Es cierto. Pero, no es ni la mayoría, ni es la que decide la suerte en Puerto Argentino.

Lo que es una pena, realmente una pena, es que un informe como el del General Goyret, no haya sido publicado por el Ejército. Así como le dimos divulgación a mentiras, para prestigiar nuestras Fuerzas y nuestras cosas,exageraciones que no tenían lugar porque contribuyeron a esta cosa triunfalista de la cual ahora nos cuesta volver para atrás, todo el mundo debería saber cómo peleó esa gente.

Este Batallón 5 por qué no existe más que los demás? Porque el Batallón 5 tiene un regimiento como les dije, es un batallón que está en guerra. Su Comandante está unido con comunicaciones de doble canal hasta con los Jefes de Secciones. El, en su puesto de comando, sabe lo que pasa permanentemente en todos los lugares. Y aquí sí viene algo que puede ser preparación para el combate. Este Batallón 5 de Infantería de Marina, en cables de comunicación y en equipos, dobla a todo el dispositivo del Ejército, a todos.

Mientras el General Jofre termina dirigiendo con un sólo canal radioeléctrico,uno sólo, todo el combate y recibiendo el parte debido y evacuando situaciones de logística y demás. Un sólo canal para todo el sistema, este Comando del Batallón 5 puede ir en todo momento proveyendo los que se les van incorporando de su comunicación.

Por eso el ataque sobre Tumbledown está rechazado. Pero la preparación artillera que se hace siempre igual, porque los ingleses caminan de noche y preparan combate de día, se cierne para éllos sobre el día 12 a 13. El día 12 ó 13 empieza el calvario para el Batallón 5.

Los gurkas famosos, que lanzan un ataque por arriba del 7 y demás, son sorprendidos en el ataque por una Compañía que está desplazada efectivamente. Que con unidades del Ejército se lanzan a tomar la ladera Oeste de Monte Longdon.

Los ingleses que van pensando -Esto ya está terminado- de repente se encuentran con una Compañía de Infantería de Marina que les produce muchísimas bajas.

Quiero decirles que de los registros que tenemos, los gurkas ni degollaron, ni sacrificaron, ni tuvieron ningún otro comportamiento

///

que no sea el de un combatiente absolutamente concientizado de que tiene que ir a pelear.

Qué los Comandos mataron gente, nuestros Comandos también mataron gente. El Comando no deja heridos atrás, porque no los puede dejar. De manera que, pelean con fanatismo. Pero yo les diría, pelean con el fanatismo que pelearon los paracaidistas ingleses.

A la tropa inglesa que tomó toda esta fortificación, no lo dejaron entrar en Puerto Argentino. Se trajeron aerotransportados, toda la gente que no había tirado un tiro en San Carlos, para que no hubiera precisamente problemas de venganza o de heridas y demás.

Hay gestos de esta guerra que son notables. Cuando está reunido el 7, el 6, y el Batallón 5 de Infantería de Marina sobre Templeton y Harriet, se empieza el avance nocturno de los paracaidistas y de los guardias escoceses.

La artillería del Ejército para quien la ponderación que se haga será poca, termina el Comandante del grupo mandando a retaguardia a todo su personal y él cargando las piezas para hacer fuego . El con otro Oficial, cosa que por supuesto no lo dicen las audiciones radiales.

Toda esta artillería que ya recibe los impactos directos, los morteros se van hundiendo* en la tierra que ya ni el tiro le es preciso. Pues esta gente con esta artillería consigue apoyar a esta gente.

En ese momento, una anécdota -para sacarlos de este sopor de la conferencia- Cuando vienen avanzando los escoceses y los paracaidistas tienen un fuego tal, que empiezan a aparecer helicópteros ingleses a aterrizar en campos minados,-vuelan dos helicópteros allí- para recoger sus heridos. Y entonces, el Comandante del Batallón de Infantería de Marina hace suspender el fuego.

No es que él se haya adueñado en ese momento de toda la artillería de Ejército y de la Armada,no,sino que él en ese momento es la unidad que está en el frente.

Mientras vienen de acá (dice señalando en el mapa) el Batallón 25 que ha destacado tropas y demás.

Ordena suspender el fuego, levantan sus heridos y continúan con el fuego. Este mérito va a llevar a que la primera carta donde se explica cómo fue la defensa y demás, sea inglesa. Se la regala al Comandante inglés al Capitán Robasio como premio a la actitud que ha tenido. Porque lo busca y le pregunta: "Pero, por qué Ud. esa noche... por que los ingleses terminada la guerra van y cambian figuritas- vienen a sacar conclusiones sobre la cuestión de la guerra. Y una de las cosas que les preocupaba era el por qué de la suspensión de ese tiro. Y se les dijo porque sus helicópteros estaban levantando heridos. Luego, continuó el combate.

* tanto

Ocurren de estas cosas. Tambleton y Williams también se pierden y el repliegue inglés sobre Sapperhill. Y esto ya va ocurriendo el día 14.

En la noche del 13 al 14 de junio, el Batallón 5 de Infantería de Marina, viene fortificándose en Sapper Hill de lo que le va quedando de las otras secciones. Y ahí es donde se produce algo discutible, es en ese momento que por una línea que usan para la sección sanitaria y demás, el General Menéndez recibe el mensaje inglés de rendir la plaza; éste se comunica con el General Galtieri, el General Galtieri no lo autoriza rendirla. Se enteran en esa noche de que ya no hay realmente una tropa organizada peleando, excepto lo que refieren en Sapper Hill qué cuánto más va a durar.

Y entonces, el General Menéndez rinde la plaza. Rinde la plaza, y el Batallón 5 de Infantería de Marina no obedece la primera orden y sigue empeñado. La aclaración de su Comandante es que él sigue empeñado para permitir retraer y no comprometer a toda su fuerzas que esperan llegar a Puerto Argentino con alguna salvedad. Y tiene razón porque sobre esa marcha a las nueve de la mañana llegan helicópteros ingleses a atacar Sapper Hill, pese a que estaba la orden de "Alto el fuego".

Les digo porque en alguna publicación van a leer que la tropa argentina después de la rendición tiró sobre la inglesa. Los helicópteros no vienen solitos. Los helicópteros vienen precedidos por otros aviones Harrier y otros helicópteros que tiran sobre Sapperhill.

Ahí queda el Comandante con una de las compañías y luego de desaferrarse de estos helicópteros regresan a Puerto Argentino donde se completa la rendición.

Todo lo demás Uds. lo sabrán. Hay quienes dicen que, hacinamiento de los prisioneros fue inhumano. Otros dicen que los ingleses trataron a la gente con la corrección que se puede esperar en esas situaciones.

Hay quien se queja del comportamiento de la propia tropa. Hay otros que dan informes como que hubo unidades del Ejército y de la Infantería de Marina que permanecieron con sus armas hasta dos días después de la rendición y luego las entregaron.

De manera que el balance de toda esta acción, yo no creo que haya nada culpable en los ingleses, me imagino no que es una tropa derrotada y masivamente puesta en un lugar, pueden haber ocurrido algunas distorsiones, pero en general no hay nada que valga la pena mencionar en un informe de este tipo.

Lamento haberlos aburrido, pero hay algo que les quiero decir; mi tendencia inicial cuando me mandaron a hacer este trabajo; fue de tirar para Marina. Cuando me di cuenta que tampoco la Marina había cum-

plido, sentí la pena de haber llegado a Almirante en una Institución que no hizo todo lo que pudo.

Cuando empecé a enterarme de las declaraciones y de los informes y empezó a aparecer todo en la IBM, todo bien hilado y demás; me empecé a dar cuenta de que estamos pagando varias consecuencias.

La primera y fundamental, de que no hay ningún sentimiento de acción conjunta, ninguna, -es una verguenza-. S

El segundo, de que de la derrota, cada una de las Fuerzas trate de sacar su disculpa. Cuando yo, lo que creo que hay que sacar,son las conclusiones para sacar el provecho de esta cosa. S

Mi tercer sorpresa fue que las Fuerzas Armadas permanecieran tan calladas, teniendo ya a la vista el poder hacer una publicación breve, concisa. No un recuento de novelitas que me prestigie a mi Fuerza, sino a las Fuerzas Armadas como tal.Al total de las Fuerzas Armadas. S

Y son las Fuerzas Armadas de mi país, yo me siento tan Fuerza Aérea, como Oficial del Ejército, porque alcanzar un cierto nivel, lo mío es una parte integrante del poder militar. De un poder militar que fracasó esprepitosamente, porque estuvo mal planificado y además creo que mal ejecutado.

Pero, de todo éso se pueden sacar conclusiones. Sin hacerme el grandilocuente quisiera meterme dentro del pensamiento del General San Martín después de aquello de Cancha Rayada. Cuando sus soldados que se cubrirían de gloria dispararan.

Creo que hay que sacar conclusiones para revertir todo este proceso que nos agobia, y reconocer los fallos que tuvimos. No podemos ir a contrapelo de la historia, las tres Fuerzas son necesarias . No se puede decir bueno, suprimamos una, porque entonces ....Porque esta guerra fue tan particular que yo diría: Una guerra que se peleó con valor, pero, una guerra que estaba perdida.

Como he dejado algunas cosas en el tintero, yo les ruego por favor que si tienen preguntas yo se las voy a contestar.

Ya que Uds. no me hacen preguntas a mí, yo quiero hacerles una pregunta a Uds.

Uds. creen que la guerra fue así? Uds. creen que la planificación pudo ser así tan poco coordinada ? Hay alguno que le extrañe mucho algún punto?

No se escuchan las respuestas. Habla nuevamente el Almirante. Vamos a empezar menos a más. Hay una parte tremenda que todo país paga y que es la no-guerra. Cuando yo estaba en una escuadrilla y alistábamos la escuadrilla poniendo de bajo de los aviones las bombas de cemento, los aviones quedaban cargados en siete minutos. En siete minutos salíamos

///

a hacer una misión. Porque poníamos bombas de cemento. Un buen día mi segundo Comandante me dijo:"Y por qué no nos mandamos el chiste". Y entonces, ordenamos la salida del avión con bombas de veras y espoletas de veras. Y tardamos treinta y ocho minutos. Porque no se mueve la bomba que puede explotar o que puede golpearse con la misma soltura que se mueve .. Por qué fallaron los submarinos una de las armas más caras por nombrar una de mi Fuerza? Por qué fallarón? Porque los submarinos nunca estuvieron en guerra. Los submarinos en la guerra con Chile y esto no es divulgable tenían una gran campaña,en cuanto a la navegación. Sus hombres son aptos. Los hombres de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada, son todos hombres aptos para la tarea. Sabían navegar sus submarinos. Su submarino penetró la cortina de la mejor Flota antisubmarina que tiene el mundo, la de la NATO. 51

Y consiguió ponerse a filo de los buques. Pero no consiguió usar el sistema de las armas, por qué? Primero:Porque el sistema es costoso. Entonces, la Armada a ese submarino no le dio el dinero en mantenimiento para que sus torpedos salieran y pegaran, porque su computadora como vale millones de dólares, cuando se rompió no tenía los repuestos para ponerlo.

Nuestra seguridad vale los millones de dólares? Ahora vamos a recortar el presupuesto militar sin tener resuelto el problema de Chile. A lo mejor hay que hacerlo porque la salud del país, no sé, ese es otro tema.

Pero quiero decirles, nosotros estamos acostumbrados a las ejercitaciones en tiempo de paz. El BIM 5 que está acostumbrado a las ejercitaciones en tiempo de guerra, donde no hay munición de fogueo, donde al conscripto que se le dice salte y tiran con los morteros, el morterazo que va adelante del conscripto es de guerra. El lo siente pasar y sabe que va a explotar.

De manera que ese soldado ya está acostumbrado. Ya está acostumbrado y sabe cuando tiene que buscar refugio, sabe que no se puede demorar y sabe lo que es la lluvia, sabe lo que es tener que tener equipo. Sabe lo que es muy importante tener seis pares de medias y no uno sólo. Tonteras,tonteras, pero, las cosas que hacen que un hombre vaya a la guerra. No le asusta la nieve, no le asusta el hielo.

Las posiciones defensivas del Batallón BIM de Infantería de Marina no sólo tenían baños, baños, sino que además ningún olor de ningún tipo porque tenía todos los chiches para que aquello fuera habitable.

Comieron caliente todos los días, menos uno. Esto así, no es cierto, el hombre, sigue siendo un buen hombre. Pero, lo que le falta es la contingencia de la guerra. Y la contingencia de la guerra les impone una serie, dicen, -para volver a los submarinos- dicen, que la tripulación del San Luis, realmente estaba con una gran angustia al cabo

del tercer lanzamiento sin pegar. Porque uno empieza a pensar, al cuarto lanzamiento, me la van a dar.

De manera, que yo les diría que mientras nuestras ejercitaciones siguen siendo todas en tiempo de paz, y estemos discutiendo si el conscripto sí o el conscripto no. El conscripto del Regimiento 7 que peleó, peleó porque su Jefe iba al frente, y no se iba, no estaba bañadito en el santuario como le llamaban a Puerto Argentino. Que hubo gente que estaba implecable, porque venía de Puerto Argentino. Mientras que hubo Oficiales que durmieron con su tropa.

En esta Argentina nuestra hablamos todos del Oficialito que no cumplió. Pero no contamos del Oficialito que se quedó.

No contamos lo de los Esteban que termina aquello de San Carlos, vuelve a Puerto Argentino y va voluntario a Darwin a pelear. Después de haber tenido su cuota de baqueteo.

Claro, hay que buscar quién es el Jefe de Esteban, de ~~Coleibrin~~. Cuando el Comandante, es el Comandante que va al frente, y cuando el Comandante no come si su tropa no come. Cuando el Comandante es el que sale adelante a cuidar. Pero ésto se dá con los Cabos. Declara un Cabo en esta Comisión . "Yo al Suboficial Reyes, póngale, lo hubiera matado, estaba esperando liquidarlo". Y yo dije,en las Malvinas es la ocasión. Así eh, textual. Era un conscripto no un cabo. Y cuando yo le decía, conscripto, él me contestaba."No llámeme así porque me honra," Pero cuando ví que el Suboficial iba delante mío y me cuidaba, cuando iba adelante mío por si había minas. Peligro que los ingleses usaron profusamente, el minado del terreno. Y entonces éste dice: "Pero entonces,ahí me dí cuenta que ése era todo un Suboficial".

Yo por eso les digo, planificamos muy mal. Uds. que ya han estado en planificación. Hay que planificar con las capacidades del enemigo. Qué daños me puede hacer Ud.? Desde pegarme (le dice a un alumno) a tirarme el banco, escupirme a sacarme un revolver, a hacer algo. Pero tengo que contemplar todo lo que Ud. me puede hacer. Yo no puedo proceder por las intensiones que le supongo,porque si lo erro....

Y nosotros erramos. Los ingleses no van a venir. Ahora es risible, ahora parece que uno dijera, como descargando las culpas que cada uno, -yo por ejemplo me siento culpable porque los que intervinieron en esta guerra fueron todos alumnos míos. Mal los debo haber preparado si ésto es lo que ocurrió.

Además, como argentino me siento mal, no, como miembro de la Armada, como argentino me siento mal. Si todos los muertos algún día se llegan a levantar; los del Belgrano, los pilotos de la Fuerza Aérea, a preguntarme: " Yo fui a la guerra, pero cómo me mandaste? Qué le vamos a contestar? Ah, yo creía....no,no.

Entonces ésto no es sinceridad, nos fue mal porque planifica-

///

mos mal. Porque los ingleses no iban a venir y vinieron. Además se iban a marear todos en la Flota que tenía un mes de pemanencia. Y no se marearon. Y porque son profesionales y porque son mejor. Por éso nos ganaron. Y además porque están acostumbrados a estar en la guerra. S/

Pero, nosotros qué es lo que hemos hecho? Hemos sacado cientos de publicaciones donde cantamos nuestras loas, pero no las loas de las fuerzas de al lado que tuvo pérdidas horrorosas.

Yo como aviador, no me puedo olvidar de los aviadores, pero créanme que no lo hago solo. Yo me imagino lo que habrá sido, salen ocho aviones vuelven cuatro. Y después, tengo que salir yo, otra vez salen ocho de los cuales van a volver cuatro. Y salir. Llegaban con las patas que les temblaban. Esto cuenta la gente que estaba en Río Grande.

Salían aviones de adiestramiento a tirarle a una fragata. Por eso yo les diría: Yo siempre digo que las armas tienen alma, el espíritu lo ponemos nosotros. El que maneja el arma le da el espíritu. Yo les diría, si uno tuviera que dedicar estos esfuerzos, estos trabajos y demás, yo les diría, hay que dedicarlos a los que no volvieron. Y hay que dedicarlos a los que volvieron, para ver si entre todos -yo ya no estoy en servicio- pero Uds. civiles que querrán más o menos después de este curso a las FF.AA. conociéndole por donde renguea y demás, en vez de tanto dar a ver si se consigue una conjuntez por lo menos nacional.

En las FF.AA. hoy, no la hay. Lo digo con rabia por mí mismo eh, no la hay, estamos más desunidos antes de la guerra de Las Malvinas. Saben quíenes se unieron? Los Tenientes. Los que sí saben lo que es la cosa. Porque terminaban abrazándose, por el de la Fuerza Aérea se alegraba de, qué bueno su Super Etendard.

Al Invencible lo atacan dos Super Etendard y cuatro aviones de la Fuerza Aérea. Le cuento un hecho que a mí particularmente me hizo llorar el día que me lo contaron. Los Super Standard son cazadores silenciosos, no hablan, entre ellos no hay una palabra. Es un toque de "pac" así para avisarle al avión tanque que estoy cerca. Dicen los tripulantes de la Fuerza Aérea del avión tanque veían al Super Etendard cuando se les ponía en el ala y después volvía atrás para enchufarse para tomar bombustible . Esa misión se hizo con dos reabastecimientos.

Un buen día Fuerza Aérea dice: "Para aumentar el daño nosotros sumamos a los Super Standard cuatro A, cuatro B". El Super Standard es mucho más avión que A 4, navega más rápido.

La Fuerza Aérea decía: Sobre el misil que Uds. tiran van nuestros cuatro aviones y hacen más daño". La Armada le decía: "Cuidado que el misil va dos veces la velocidad del sonido, casi, y el avión se va a quedar atrás." Cuando el misil llegue, la Flota los está esperando. En-

///

tonces las dos opeciones.

Fuerza Aérea dice: "La Marina quiere guardarse el mérito para ella sola". Una. La Marina dijo: " Fuerza Aérea quiere el mérito de esta misión."

Todo ésto lo saco por declaraciones. Esto se lo puedo firmar Horacio Mayorga. No es nada reservado lo pueden repetir.

Y se lanzó el ataque más increíble, pero más increíble de la historia de la guerra. Dos reabastecimientos para llegar. Pero dos reabastecimientos de dos Super Etendard y cuatro A-4B.

Cuando estaban próximos al lanzamiento, por supuesto allá abajo, rasante, sin saber realmente, los Super Etendard tienen el destello de que les indica que los han descubierto. Porque a dos aviones no los descubren pero a seis sí. Esto es cuestión de pensarla. Si yo formo un toco así de metal, el eco es más grande que si vengo con dos avioncitos pegados al agua.

Vale decir: Cuidado cuando los familiares de ésos vengan y nos digan: "Alguien estudió si el daño iba a ser tanto mayor?". Se lanzó el misil, "el misil". No había dos misiles. El misil. Y el misil salió disparado, los Super Etendard se fueron. Y estos cuatro aviadores de la Fuerza Aérea sabiendo la que les esperaba siguieron detrás del misil que se les perdía de vista.

Qué ocurrió?*Cuando llegaron llegaron a un buque que no pueden identificar bien pero que por las características podría ser un poco el Invencible. El primero lanza sobre la masa de humo. Sobre lo que tiene, no tiene otra cosa que éso. Lo dispara. El segundo lanza y nadie sabe si pegaron o no pegaron. Ni nadie sabe hoy en día -porque los ingleses dicen que se pegó sobre el Atlántic Conveyor, que estaba a la deriva todavía-. Aparentemente no es así porque ya se había hundido antes.

Así termina un último ataque un 30 de mayo, cuando ya la cosa prácticamente estaba decidida.

Miren la calidad de hombres que tenemos. Hombres capaces de hacer éso. Ahora Ud. me habla de la planificación del ataque. Y yo tengo un temor. Cuando ese ataque de los Aermacchi sobre la fragata, yo llamé al Almirante que ordenó. Y le dije, pero, Uds. ha ordenado una misión que es absolutamente imposible. Yo participé la Comisión que juzgaba conductas también. Fui un Rattenbach en chiquito que (no se entiende lo que sigue) hombre de marina. Entonces el Almirante me miró, y yo le dije, porque esos aviones ni defensa, ni capacidad de daño ni nada. Y él mi miró y me dijo:"Señor, es la guerra."

Y es cierto, es la guerra.

Contesta una pregunta de un alumno. Habla el Almirante. Aviones ingleses aparentemente andan en el número de 14, que es un buen número.

*dos misilasos, dos a A-4C afuera.

Uds. piensen que los ingleses vienen con cuarenta aviones. Después se incorporan más. Porque la afluencia logística no los quiere cansar. La afluencia logística es impresionante. Los buques siguen llegando, siguen llegando.

Es la Cenicienta. Yo les diría, Cenicientas hay varias. Los exploradores aéreos son realmente Cenicientas. Los de transporte que es increíble el trabajo que hacen.

La artillería antiaérea que hace de Puerto Argentino, lo más seguro que hay . Los buques se pierden porque los sacan debajo del paraguas. Del paraguas antiaéreo.

Cenienta son los Comandos,que son utilizados muy bien en un inicio y luego los suman a la tropa que va.... y Cenienta son esos buquecitos logísticos que sin ninguna ayuda van reabasteciendo y llevando y navegando por todos los canales siempre con el temor de que a la vuelta de una piedra pueda aparecer una fragata.

Me contaba el Comandante de uno de esto buques. Le preguntaba cómo era la vida a bordo. Y decía: "Mire señor, el buquecito nuestro no tenía dormitorios ni nada. De manera que nos tirábamos todos en una especie de lugar que había con un radiador. Y al Comandante que siempre estaba en el puente que era abierto y tenía tanto frío, le dejábamos el radiador. Todos los demás nos apiñábamos cualquiera fuera la antigüedad para darnos calor, y rezábamos -porque nos olvidamos también de citar al Clero, que tiene una actitud sensacional-.

Y siempre nos acostábamos pensando, bueno, hasta hoy no nos hundieron, pero de mañana no pasa.

Eso siguen hasta el 14 de junio. Vale decir, pero, la culpa es nuestra. Porque todos estos ejemplos que nosotros teníamos y que conocimos no bien tuvimos las declaraciones, no fuimos capaces de darlo a conocer. Porque las FF.AA. yo creo que están con un complejo de derrota total.

En vez de admitir que ha habido una derrota total. Es como si no estuviéramos repuestos por lo que pasó. Es triste, pero, es así.

Señores, por una Argentina mejor.

CHANTA!!